CENA 15 zł

Wiatr od Morza

CZASOPISMO POŚWIĘCONE POLSKIEJ KULTURZE MARYNISTYCZNEJ

ROK I | Gdańsk-Gdynia, czerwiec 1946 r. | Nr 5

TADEUSZ DĘBICKI

TRADYCJE NASZEGO POKOLENIA

Gdy w 1918-ym roku Polska po wiekowej przerwie stanęła znowu nad Bałtykiem, zastaliśmy na wąskim pasie wybrzeża tylko piasek i wodę, trochę wydm i sosen, parę nędznych wiosek rybackich i ani jednego portu. I nie mieliśmy jeszcze ani jednego statku handlowego, ani zaczątku portu, gdy w 1920 roku powstaje już Szkoła Morska, w parę zaledwie miesięcy po postawieniu przez nas stopy na Wybrzeżu. Powstają zaczątki naszej Marynarki Wojennej, oparte na kilku starych, rozbrojonych torpedowcach poniemieckich. Powstaje Departament Morski. Wkrótce potem podjęto budowę drewnianego mola w Gdyni. Z chwilą, gdy orientujemy się, że nie jest to tym, czego nam potrzeba, naprawiamy błąd i zabieramy się do prac, tym razem zakrojonych na wielką skalę. Od dnia przystąpienia Ministra Kwiatkowskiego do dzieła budowy Gdyni rozpoczyna się jej historia nowoczesna.

I o dziwo. Na pustynnych piaskach, na rozległych torfowiskach i na polach nędznego owsa zaczyna, nie w amerykańskim, ale w polskim tempie, powstawać zarys nowego portu, którego nazwa i położenie nieznane są jeszcze nigdzie za granicą, a który już w czternaście lat później zakasuje swym ruchem statków nie tylko wszystkie porty Bałtyku, ale takie porty zagraniczne, jak Hull, Dunkierka, Amsterdam, Boston i inne.

Tam, gdzie było krótkie rozdwojenie szyn i mały przystanek „Gdingen" — wyrasta wielki węzeł kolejowy, liczący ponad 200 km toru. Na miejscu wilgotnych łąk rozciągają się nowoczesne baseny portowe o głębokości 12 m, zajmujące przestrzeń 230 ha i liczące około 13 km nabrzeża. Tam, gdzie niedawno oko błądziło po pustynnej nizinie, widnieje las blisko 80 żurawi i miasto 50 magazynów portowych o powierzchni składowej ponad 200 tysięcy m².

Powstaje w Gdyni łuszczarnia ryżu, wielka nowoczesna chłodnia portowa, olejarnia, elewatory zbożowe, składy ropy, melasy, port węglowy, port drzewny, dojrzewalnia bananów, wielki dworzec pasażerski, stocznie, strefa wolnocłowa. Miasto rozwija się na równi z portem. Zamiast tysiąca mieszkańców, notowanych w 1921-ym roku, przed wojną liczy już około 150 tysięcy. Zamiast 130 budynków — około 9 tysięcy.

Teraz nazwa Gdyni znana jest już każdemu kupcowi zagranicznemu. Nikt nie słyszał o niemieckiej „Gdingen", ale wszyscy znają **polską Gdynię**. Jej obroty portowe dochodzą do 8 milionów ton rocznie. **W ciągu roku zawija do niej ponad 7 tysięcy okrętów.** Odbudowujące się i coraz potężniejsze Niemcy z obawą patrzą na ten fanatyczny pęd Polaków do morza.

Powstają kolejno w niedługich odstępach czasu: „Polskarob", „Żegluga Polska", „Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe", „Linia Gdynia — Ameryka", „Polsko - Bałtycka Sp. Okrętowa". Statki polskie, które zaczęły swą pracę od przewozu węgla na Bałtyku, po paru latach obsługują już porty nie tylko europejskie, ale i zamorskie, nie tylko w żegludze dzikiej, ale i jako linie regularne. Istnieją linie regularne: do Rygi, Tallina, Sztokholmu, Hamburga, Rotterdamu, Antwerpii, Hull, Londynu, New Yorku, Halifaxu, Zatoki Meksykańskiej, Rio de Janeiro, Buenos Aires, Haiffy, Egiptu i inne. Pięćdziesiąt linii regularnych utrzymuje stałą komunikację ze 105-oma portami Europy, 27-oma Afryki, 15-oma Ameryki Północnej, 18-oma Ameryki Środkowej i Południowej i 17-oma portami Azji. Jednocześnie Polska Marynarka Handlowa zaczyna pracować już nie tylko w oparciu o port gdyński. W roku 1932-im GAL stwarza bazę w Konstancy i stamtąd obsługuje — największymi statkami na Morzu Czarnym, s/s „Polonia" i s/s „Kościuszko" — linię regularną do portów Turcji, Grecji, Palestyny i Egiptu.

W 1939-ym roku tonaż Polskiej Marynarki Handlowej przekroczył już znacznie 100 tysięcy ton. W 1938-ym roku przy obrotach portowych Gdyni 6,5 miliona ton, udział bandery polskiej wyraża się cyfrą blisko 900 tys. ton.

Mamy już luksusowe statki pasażerskie, konkurujące z międzynarodowymi liniowcami na Atlantyku. Mamy statki - chłodnie do przewozu nabiału i bekonów. Już sami przewozimy eksportowane z Polski szyny kolejowe, węgiel, drzewo. Tak samo sami dowozimy do Gdyni drobnicę, rudy, nawozy sztuczne, owoce południowe, bawełnę. **Dzięki naszej Flocie Handlowej Gdynia staje się jednym z niewielu miast portowych na świecie, posiadających giełdę bawełnianą.**

Lecz w 1939-ym roku wybucha opętańcza wojna hitlerowska i niszczy wszystko, co inne narody w pocie czoła przez dziesiątki lat budowały. Aby zrównać z powierzchnią ziemi sąsiednie kraje, wymordować ich ludność, aby przygotować grunt pod „lebensraum" dla „herrenvolku" zbrodniarzy. Wtedy to Westerplatte, Gdynia, Oksywie i Hel bronią się do ostatka. Bo wrośliśmy tam już głęboko w piasek nadmorski, bo bronimy tam nie tylko Polski, ale i polskiego morza.

Wreszcie przychodzi koszmar okupacji. Z rzadka tylko, z propagandowej prasy, z drukowanych z „schadenfreude" notatek w pismach, dowiadujemy się, że storpedowany został m/s „Piłsudski", że zatonął ten i ów statek pod polską banderą. W kilka lat później, czytając z zapartym oddechem komunikaty o inwazjach na Afrykę Północną, na Sycylię, na Włochy, na Francję, nie przeczuwamy nawet, że biorą w nich udział nasze, polskie statki, że giną tam od ataków nieprzyjaciela nasi koledzy z Polskiej Marynarki Handlowej i Wojennej.

Giną wtedy właśnie na morzach świata: s/s „Warszawa", „Łódź", „Premier", „Zagłoba", „Piłsudski", „Chrobry", „Lechistan", „Rozewie", „Chorzów", „Paderewski", „Wigry", „Lwów" i inne a wraz z nimi bohaterskie jednostki naszej Marynarki Wojennej. Na ich miejsce przydzielono nam nowy tonaż zastępczy, nie równowartościowy wprawdzie, ale pływający jednak pod polską banderą i biorący dalej udział w walce, toczonej przez marynarki całego świata.

Przychodzi rok 1945-y — triumf zwycięskiej Sprawiedliwości. I oto stajemy znowu mocną stopą na spustoszonym wybrzeżu Bałtyku. Otrzymujemy tym razem to, co nam się już dawno należało:—**prapolskie ziemie aż do granic Odry, wydarte nam przez odwiecznego wroga Słowian.**

Wraca do okaleczonej Gdyni jako pierwszy statek handlowy stary s/s „Kraków". Wracają ze Szwecji nasze łodzie podwodne. Wracają polscy marynarze. Wracają — ale nie wszyscy.

Nadchodzące do kraju listy strat wymieniają dziesiątki nazwisk polskich kapitanów, oficerów, mechaników, marynarzy, stewardów, chłopców. Rubryka „miejsce zgonu", aczkolwiek najczęściej głosi „na morzu", nierzadko jednak podaje i miejscowości takie, jak San Francisco, Durban, Bombaj, Kalkuta.

Oprócz dawnych, znanych nam statków, zaczynają powracać i nowe, których nazwy nie były jeszcze w Gdyni notowane. Są to: „Białystok", „Tobruk", „Bałtyk", „Borysław", „Narvik", „Opole", „Kutno", „Krosno", „Kolno", „Kowel".

Z ust powracających do Gdyni marynarzy dowiadujemy się dopiero teraz o rejsach do Indii, Australii, Nowej Zelandii, na Daleki Wschód, na Pacyfik. Słyszymy o bohaterskiej śmierci śp. kpt. Zbigniewa Deyczakowskiego, który zginął wraz z s/s „Zagłobą"; o wysokich odznaczeniach polskich i angielskich jego brata, kpt. Zygmunta Deyczakowskiego, długoletniego dowódcy m/s "Chrobry", zatopionego pod Narvikiem; o odznaczeniach kapitana Zdenko-Knoetgena z m/s „Sobieski", T. Niefiedowicza z s/s „Narvik" i innych.

Dowiadujemy się przy tym, że m/s „Sobieski" zdobył swoisty re-



O świcie

kord, nie opuszczając ani jednej inwazji przeciwko Niemcom i Włochom. Że s/s „Narvik" brał udział w lądowaniach aliantów na Sycylii, pod Salerno i pod Anzio. Że w konwojach odznaczyły się specjalnie „Morska Wola", „Stalowa Wola", „Pułaski" i „Paderewski". Wyliczanie odznaczonych i poległych członków załóg Polskiej Marynarki Handlowej podczas ostatniej wojny i opis czynów przez nich dokonanych mogą być dziś tematem obszernego dzieła.

Również i Polska Marynarka Wojenna chlubnie odznaczyła się w ciągu lat wojny. Któż nie słyszał o ORP Piorun, który walczył z „Bismarckiem" i pierwszy go wytropił? Któż nie słyszał o bohaterstwie naszych torpedowców i łodzi podwodnych, o ORP Garland, Błyskawica, Orzeł i tylu innych?

Zawierucha wojenna minęła. Przystępujemy obecnie do odbudowy nowej Polski. Do wyścigu pracy staje również Polska Marynarka. Jest ona bogatsza w nowe doświadczenia po przejściu ciężkiej szkoły i świetnie zdanego egzaminu. **Mając za sobą zaledwie kilkanaście lat tradycji morskiej, marynarze nasi, od najwyższych do najniższych stanowisk i funkcyj, wykazali, że Polacy są godni posiadania morza.**

Od września 1945-go do kwietnia 1946-go roku zawinęło już do portów naszych w Gdyni i Gdańsku **około 50 statków polskich.** Przywiozły one ponad 8 tysięcy pasażerów, przeszło 50 tysięcy ton towarów UNRRA, ponad 11 tysięcy ton innych ładunków i 4 tysiące ton bagażu. Na wyjściu, statki te zabrały około 17 tysięcy ton węgla eksportowego i około 3 tysiące ton innych towarów.

Ogólną ilość statków, jakie w ciągu 10 miesięcy zawinęły do Gdyni i Gdańska, liczymy już na tysiące. Jeden i drugi z tych portów wyeksportowały w tym czasie samego tylko węgla ponad milion ton każdy.

Gdy porty Belgii, Francji, Holandii powoli dopiero dźwigają się ze swych ran, Polska, kraj najbardziej zniszczony, prześciga je już znacznie. Jak mrówki do naprawy mrowiska, tak rzucili się Polacy do odbudowy tego, co ukochali mocno, do odbudowy Gdyni, a z nią i Gdańska, Szczecina i Elbląga. Miłość morza i zdecydowana wola posiadania go i gospodarowania nad nim stała się częścią naszej istoty.

Przed wojną i podczas niej dowiedliśmy światu, że jesteśmy godni posiadania morza. Po raz trzeci dowiedziemy tego obecnie.

Ćwierć wieku temu Marynarka Polska i porty polskie jeszcze nie istniały. W dziesięć lat później terminy te ukazały się po raz pierwszy na kartach historii Polski. **Dzisiaj należą do historii powszechnej.**

Mamy prawo spodziewać się, że tonaż naszej Marynarki Handlowej osiągnie niezadługo 200 tysięcy ton. Wybrzeże nasze liczy ponad 500 km. Otwierają się przed nami szerokie horyzonty. Niemcy, jako państwo morskie, przestały istnieć. Zadania, które dotychczas wypełniały, wypełniać będą na morzu inne narody. Część z tych zadań przypadnie na nas. Lądowe granice nasze przesunęliśmy po Odrę i Nisę. Morskie — chcemy rozszerzyć na cały świat.

BRONISŁAW KRÓL

Bandera na maszt!

I znów pieścisz mi ręce, falo odszukana
i przez palce me sączysz powitalny plusk,
w każdej kropli drga słońce, każda błysku plama
przygarnia mnie do twoich rozszeptanych ust.

I znów niebo nad tobą — jak olbrzymi żagiel
gra na gongu słonecznym zew błękitnych dróg.
— Popatrz, jak się do ciebie śmieje mój karabin,
co na śmierć się zakochał w głębi twoich wód!

Mej wędrówki po latach znaleziony przypływ
odnalazł na twej pianie swój zgubiony ślad.
— Bandera na maszt! Naprzód! Białokrwawy wiking
odpływa dzisiaj z Gdańska —
w świat!

STANISŁAW MIODUSZEWSKI

PORTY TĘTNIĄ NOWYM ŻYCIEM

Przed kilkoma dniami na Wybrzeżu święcono uroczystość, związaną z rocznicą rozpoczęcia prac nad odbudową portów w Gdyni i Gdańsku. M. in. w ramach tych uroczystości odbyło się w Nowym Porcie odsłonięcie pamiątkowego obelisku przy basenie Pilotów. Obelisk zaprojektowany przez inż. architekta Stefana Jelnickiego nosi napis: „Gedanum semper Poloniae" i ma kształt wysmukłego słupa żelbetonowego, zakończonego stylizacją srebrnego orła z rozwiniętymi do lotu skrzydłami. Całość symbolizuje nie tylko powrót Gdańska do Polski, ale również tężyznę dłoni i polotu myśli polskiej, które bezskutecznie starał się zniszczyć okupant. W uroczystości odsłonięcia obelisku wzięli udział liczni dostojnicy państwowi i działacze społeczni z Delegatem Rządu dla Spraw Wybrzeża Min. E. Kwiatkowskim i Sekretarzem Gen. KCZZ K. Rusinkiem na czele. Wygłoszono liczne przemówienia, w których dano wyraz uznania dla prac i wysiłków polskiego inżyniera i robotnika w dziele odbudowy portów. Wydział Sprawozdawczy Biura Odbudowy Portów ogłosił dane statystyczne obrazujące wynik całorocznej pracy tej instytucji w okresie od 1 czerwca 1945 do 31 maja 1946 roku, a mianowicie:

1. Odbudowano i oddano do użytku 6.400 mb. nabrzeży w Gdańsku i 3.000 mb. nabrzeży w Gdyni, czyli łącznie 9.400 mb.

2. Oczyszczono i uporządkowano 560.000 m² powierzchni użytkowej (tereny przy magazynach, nabrzeżach itp.) w Gdańsku i 540.000 m² w Gdyni; razem 1.100.000 m².

3. Rozebrano 13.500 m³ magazynów i budynków w Gdyni oraz 40.000 m³ w Gdańsku. Uzyskano z tego łącznie przeszło 2 miliony cegieł.

4. Odbudowano i wyremontowano 25.000 m² magazynów w Gdańsku i 106.161 m² w Gdyni, czyli łącznie 131.161 m².

5. Wyremontowano 29 dźwigów w Gdańsku i 23 dźwigi w Gdyni (łącznie z GUM), razem 52 dźwigi.

6. Wyremontowano i odbudowano 103.109 m³ budynków w Gdańsku oraz 96.205 m³ w Gdyni, łącznie 199.395 m³ budynków mieszkalnych i gospodarczo-administracyjnych.

7. Wybudowano 1.100 mb. linii wysokiego napięcia w Gdańsku i 15.500 mb. w Gdyni (łącznie z GUM). Razem w Gdyni i Gdańsku przeprowadzono 16.600 mb. wysokiego napięcia. Poza tym przeprowadzono 63.500 mb. sieci niskiego napięcia i 15 km. kabli (GUM).

Wyremontowano również 8 stacji transformatorowych, oraz oświetlono 11.000 mb. nabrzeży i terenów portowych w Gdańsku.

8. Przeprowadzono szereg robót kanalizacyjno-wodociągowych w budynkach administracyjnych i magazynach w Gdyni i Gdańsku, łącznie 8.000 mb. wodociągów i 430 mb. kanałów.

9. Naprawiono i oddano do użytku 9.000 mb. dróg w Gdańsku i 9.000 mb. w Gdyni. Razem 18.000 mb.

10. Przy pomocy Technicznej Floty Radzieckiej wydobyto razem w obu portach 19 wraków zatopionych okrętów.

11. Pogłębiono dno morskie do 9 m. głębokości na przestrzeni 65 mtr. bież. szerokości w Gdyni; roboty prowadziła ekipa radziecka. Oczyszczono dno morskie, usuwając całe masy namułu i szczątków. Wobec zatarasowania wejścia do portu przez zatopiony pancernik niemiecki „Gneisenau", wysadzono w powietrze część falochronu i otwarto wejście do portu dla statków oceanicznych.

12. Wyremontowano w rekordowym terminie elewator zbożowy w Gdyni zdolny przeładować ca 10.000 ton zboża na dobę (12.440 m³).

13. Wybudowano symboliczny obelisk w Gdańsku.

Tyle mówią cyfry. Żeby jednak stworzyć sobie obraz ogromu prac, jakie wykonano, i przeszkód, jakie musiano pokonać w ciągu tego roku działalności BOP na Wybrzeżu — musimy cofnąć się myślą wstecz do pierwszych dni niepodległości.

Ulice Gdyni pokryte były jeszcze gruzami, szczątkami rozbitych maszyn i ciałami zabitych koni; dymiły gruzy Gdańska, całkowicie zniszczonego furią zwycięskiego natarcia — gdy na Wybrzeże przybyły pierwsze grupy operacyjne polskich władz administracyjnych. Rząd polski, doceniając znaczenie żeglugi, polecił jak najszybsze uruchomienie portów.

Jeżeli miasta Gdynia i Gdańsk przedstawiały wówczas żałosny widok, to oba porty stanowiły obraz całkowitej ruiny i zniszczenia. Falochrony wysadzone w wielu miejscach w powietrze nie stanowiły już osłony od ataku fal na baseny portowe, wejścia do portów i poszczególnych basenów były zatarasowane wrakami zatopionych statków, tereny zaś portowe zalane wodą i odcięte od lądu. Dźwigi i urządzenia przeładunkowe, połamane i zniszczone, leżały na ziemi stertą pogiętego żelastwa. Magazyny i składy portowe zbombardowane lub spalone. Tory kolejowe, wiadukty, mosty i drogi dojazdowe do portów wysadzone w powietrze. Urządzenia sygnałowe i nawigacyjne zniszczone. Wszystko, co tylko przedstawiało jakąś wartość i mogło być jeszcze użyte przy uruchomieniu portów, ustępujący wróg zmasakrował i zniszczył z małpią złośliwością. Odzyskaliśmy nasze porty, ale cały potężny mechanizm, który je obsługiwał i ożywiał, był zniszczony i popsuty.

Za wszelką cenę należało mechanizm ten naprawić i uruchomić w możliwie krótkim czasie. Należało ożywić nasze porty i otworzyć je dla żeglugi oceanicznej. Drogą morską płynęła do Polski niezbędna pomoc z zagranicy: żywność odzież, surowce, maszyny. Bez uruchomienia portów nie można było marzyć o racjonalnym rozpoczęciu odbudowy kraju. Bez szerokiego dostępu do morza i sprawnie działających portów, nasza gospodarka narodowa nie mogłaby się należycie rozwinąć.

Doniosłe zadanie uruchomienia i całkowitej odbudowy portów Rząd J. N. włożył na barki **Biura Odbudowy Portów.** Instytucja ta rozpoczęła pracę wśród niezwykle trudnych warunków. Krok po kroku, mozolnie posuwano się naprzód. Usuwano gruzy, by stwierdzić rozmiary zniszczeń. Brak podstawowych elementów pracy zastępuje improwizacja. Tempo tej pracy musiało być jednak bardzo intensywne, a wysiłki rzetelne, skoro już w dniu 11 lipca ub. roku, a więc **zaledwie w 40 dni po rozpoczęciu pracy, pierwszy statek mógł zawinąć do portu i korzystać z pierwszych uruchomionych urządzeń przeładunkowych.**

Dalsze wysiłki i postępy pracy zwiększały się z każdym dniem. Porty Gdyni i Gdańska ożyły i zatętniły dawnym życiem. Świadczą o tym codzienne meldunki o ruchu statków i wykresy obrotu portów i przeładunków, które osiągają coraz to nowe rekordy. Rozwój i rozbudowa Gdyni i Gdańska rozpoczęte w tak żywiołowym tempie rokują jak najlepsze widoki na przyszłość.

Obok Gdyni i Gdańska rozpoczęto również prace w Szczecinie. Jest to port śródlądowo-morski o wielkiej zdolności przeładunkowej na skutek tego, że łączy go droga wodna z sercem zagłębia węglowego. Ma on z tego powodu ogromne znaczenie dla naszego życia gospodarczego. Przed Biurem Odbudowy Portów leżą jeszcze olbrzymie zadania i należy mieć nadzieję, że przyszłe sukcesy tej instytucji nie będą mniejsze, niż dotychczasowe wyniki jej pierwszego roku pracy.

* * *

Niedawno w autobusie jadącym z Gdyni do Gdańska spotkałem znajomego z przedwojennych czasów, starego robotnika portowego. Przybył on do Gdyni w 1927 roku, pracował w porcie gdyńskim od pierwszych lat jego istnienia. Dziś znowu stanął w nim do pracy. Opowiadał mi o walkach Batalionu Czerwonych Kosynierów Gdyni w 1939 roku, w których brał czynny udział, mówił o ciężkich dniach okupacji, wspominał i o dzisiejszych trudnościach i bolączkach — na zakończenie zaś dodał:

— Ciężko jest jeszcze u nas i człowiek nie w jednym musi się jeszcze ograniczyć. Ale jak się tu siedzi w tej naszej Gdyni, jak się widzi jak to wszystko rośnie, a rośnie każdego dnia, to sobie człowiek myśli, że i dla nas to lepsze jutro przyjść musi niedługo.

Jesteśmy narodem, który lubuje się w rocznicach i uroczystościach. BOP miało czym pochwalić się z racji rocznicy swego istnienia. Obelisk, który odsłonięto w Gdańsku przy tej okazji, niewątpliwie z biegiem wieków i rozwojem naszej historii morskiej, stanie się cennym zabytkiem historycznym. Tym niemniej wydaje mi się zawsze, ile razy jestem świadkiem takich uroczystości, że istota i waga, że moment psychologiczny i propagandowy, że wreszcie powód do dumy i radości z tego rodzaju osiągnięć, manifestuje się nie w kolumnach suchych cyfr i statystyk i nie w napisach na pamiątkowych tablicach i obeliskach, ale zupełnie gdzie indziej. Manifestuje się on w ludzkich sercach, **w poczuciu udziału obywatela w ogólnym pochodzie społeczeństwa ku lepszej przyszłości, w świadomości jego, że każdy dzień niesie nam poszerzenie naszego stanu posiadania na lądzie i na morzu.**

Zdania takie, jak wypowiedź owego robotnika, które zacytowałem powyżej, nie wszędzie jeszcze dają się u nas słyszeć. Mój znajomy, wypowiadając je dnia 31 maja, prawdopodobnie nie zdawał sobie nawet sprawy, że jest to dzień rocznicy powstania instytucji, która buduje jego warsztat pracy — port. Pomimo to zdanie to brzmiało szczerze i wypowiedziane zostało z przekonaniem.

MARIA MIKULSKA

Port gdański pracuje

Gdy w pochmurny i chłodny dzień 28-go czerwca 1945-go roku płynęliśmy kutrem Polskiej Marynarki Wojennej za motorówką, wiozącą urnę z prochami bohaterów Westerplatte, port gdański przedstawiał żałosny widok.

Na nabrzeżach — jak okiem sięgnąć — zniszczenie: zburzone domostwa, rozwalone magazyny, wypalone spichrze. Zwoje drutu kolczastego, powyrywane belki, skręcone żelastwo dźwigów, rdzą pokryte szkielety samochodów, porzucony sprzęt wojenny. W wodzie, kryjącej jeszcze w swych nurtach wiele trupów, widniały na pół zatopione wraki statków, barek, obalonych dźwigów. Wokół martwa cisza i pustka. Oprócz kilku jednostek Radzieckiej Marynarki Wojennej, stojących przy brzegu, na całej przestrzeni wodnej od Nowego Portu i naprzeciw leżącego Westerplatte, w Kanale Portowym, Kaszubskim i w wąskim korycie Motławy, płynącej przez stary Gdańsk, nie spotkaliśmy żadnego statku, żadnej łodzi. Bandera Polskiej Marynarki Wojennej i słowiańskiego sojusznika były jedynymi panami terenu.

To zwycięstwo polskiej bandery nasuwa mi inne wspomnienie sprzed kilku lat. Byłam przy Zielonym Moście na Motławie, w samym sercu Gdańska, w sierpniu 1939-go roku. Nasz kuter z polskimi barwami, wiozący wycieczkę z Gdyni, został przyjęty gwizdaniem i kamieniami przez hitlerowskich wyrostków. Nie wolno nam było wysiadać na ląd. Patrzyliśmy z bólem w sercu na Gdańsk — obcy, wrogi, zamieniony w hitlerowską bazę. W 1945-ym roku po sześciu latach przemocy, dumny port, źródło bogactw gdańskiego kupiectwa — zdruzgotany, złupiony, odarty z dawnej świetności i pychy, leżał przed nami — martwy.

Ale już po kilku miesiącach pracy, po rozminowaniu portu i odsunięciu na bok blokującego wejście wraku „Africana", zaledwie przygotowano niewielki odcinek nabrzeża z urządzeniami przeładunkowymi, do portu zaczęły zawijać statki zamorskie o zanurzeniu do 28 stóp. **11-go lipca 1945-go roku wszedł do polskiego Gdańska pierwszy obcy statek handlowy.** Był to fiński — **„Immo Ragnar".** Od tego czasu metry uporządkowanego nabrzeża wydłużyły się w kilometry, 3 dźwigi urosły do 24-ch, powierzchnie magazynów przekroczyły 23 tys. m^2, liczba zaś obcych bander, notowanych w kapitanacie portu, doszła do jedenastu.

Praca ludzi, zjednoczonych wspólną ideą odbudowy, spowodowała, iż **martwy Gdańsk, jako port polski ożył.** W Kanale Portowym, w Basenie Górniczym, na Dworcu Wiślanym i przy Alldagu dymią teraz jasno-szare amerykańskie i brytyjskie transatlantyki. Obok, stoją mniejsze, o czarno malowanych burtach, niekiedy bardzo stare — z mozaiką łuszczącej się farby — fińskie, norweskie, duńskie, francuskie, radzieckie i najmniejsze, często bardzo ładne stateczki szwedzkie. **Bywa ich jednocześnie w porcie około trzydziestu.** Holowniki kapitanatu: **„Żbik", „Atlas"** i **„Polluks"** holują wchodzące i wychodzące. Wśród nich szybko i zwinnie prześlizgują się motorówki pilotów portowych.

Do niedawna leżące na dnie kanałów niewielkie statki o 50 do 60-ciu ton wyporności, wyremontowane przez stocznie, utrzymują stałą żeglugę na około 14-kilometrowej trasie: od Nowego Portu do Rybiego Rynku. Należą one do Międzykomunalnego Związku Komunikacyjnego i Polskiej Żeglugi Państwowej.

Płynąc kanałem portowym sprzed kapitanatu portu w stronę Gdańska, zostawiamy za sobą statki z drobnicą unrrowską, stojące w basenie strefy wolnocłowej, odbudowane magazyny na 15 tys. ton towaru i remontujące się dźwigi.

Po lewej, płaski brzeg porosły bujnie trawą i ubogimi, okaleczałymi od pocisków drzewami. **To Westerplatte.** Przy cichym brzegu przystanął potężny stutonowy dźwig pływający. Głucho dudni motor. Silna wysięgnica unosi w górę i składa na przybrzeżnej murawie wydobytą z wody motorówkę. Sporo już tych topielców, łodzi, statków, pontonów podniesiono z dna kanałów i wyremontowano w stoczniach.

Naprzeciw, ekipa B. O. P.-u pracuje przy zmianie zniszczonych belek odbojowych, przy umacnianiu nabrzeży. Kafar jest w ruchu. Potężnym młotem wali raz za razem w zanurzający się powoli pal.

W pobliżu, przystanął długi sznur czarnych barek: **„Dorota", „Monika", „Anna", „Wanda"...** Jest ich kilkanaście. To barki ze zbożem i drobnicą, pływające magazyny, które przyśpieszają rozładowanie okrętu, a niekiedy wożą towar Wisłą w głąb kraju — do Bydgoszczy, Torunia, Warszawy. Czerń ich nie jest ponura. Rozweselają ją kolorowe kabiny, zielone, niebieskie z białymi firaneczkami w oknach. Kwitnące kwiaty w skrzynkach, rozwieszona na sznurach — ukosem przez barkę — bielizna. Zabawnie ją teraz wydyma wiatr. Na barce — dzieci, ujadający psiak i kury, skrzętnie zbierające rozsypane ziarno.

Przed chłodnią, której urządzenia są zniszczone — służy ona jako magazyn dla drobnicy — stoi kilka statków. Amerykański **„Jefferson City Victory"** — port macierzysty Portland Oregon. Wyładowuje teraz superfosfaty.

Dwa dźwigi portowe i wincze są w ruchu. Część towaru idzie do podstawionych wagonów, część do magazynu. Przy nim stoi zgrabny żaglowiec szwedzki o trzech smukłych masztach i szary transatlantyk na uwięzi grubych jak pięść cum, zahaczonych o żelazne polery. Na rufie napis: **„Pass Christian Victory".** Baltimore. Na lince przygaflowej powiewa gwiaździsta bandera. Przywiózł krowy i siano. Kończy wyładunek. Zgrzyt wind i dźwigów miesza się z rykiem krów, nawoływaniem ludzi.

Od statku i nabrzeża zalatuje specyficzny zapach obory i siana, które — sprasowane w równe kostki — piętrzy się już na nabrzeżu. Z boksów w luku statku windy — drewniane klatki, zabierają po dwie krowy. Parę minut trwa jazda w górę i na dół, na stały ląd. Wymęczone podróżą, kołysaniem i wysoką temperaturą zwierzęta są oszołomione. Apatyczne, to znów dzikie.

Przed biurem portowym G. U. M. stoją holowniki **„Sroka"** i **„Bekas".** Za nimi ciągnie się teren Centrali Produktów Naftowych. Za ogrodzeniem widać ogromne zbiorniki, ukrywane przez Niemców maskującymi sieciami. Na nabrzeżu stoją pociągi-cysterny, bo kilka dni temu tankowiec U. S. A. przywiózł nowy ładunek.

Dalej składnica śledziowa (Artus). Tu z ładunkiem stają norweskie i duńskie statki. Na miejscu spalonych magazynów, powstają nowe. Stukają młotki, podzwaniają kielnie, rosną ściany budynków. Za miesiąc B. O. P. odda do użytku magazyn nr 1, żelbetonowy, o 7 tys. m^2 powierzchni i nr 2, około 3 i pół tys. m^2.

Przy Dworcu Wiślanym ruch. Wysoko, na stalowym szkielecie budującego się magazynu, robotnicy pracują ze zręcznością akrobatów. 70% roboty już wykonano. W lipcu będzie gotowy. Przed wyremontowanym, czynnym od kwietnia br. elewatorze zbożowym nr 2, stoi jasno-popielaty okręt **„Wiliam S. Young"** z banderą U. S. A., który zza oceanu przywiózł nam zboże. Otoczyły go barki, niskie i niezdarne przy tym wyniosłym olbrzymie.

Huczą tu maszyny, zgrzytają łańcuchy wind. Z jednostajnym szumem płynie pszeniczna rzeka, wciągana pompą ssącą przez rury elewatora, w ilości 600 ton na dobę. Jednocześnie żółte ramiona dźwigów-winczy unoszą z otwartych luków statku pełne „kible" złotego ziarna i wysypują do oczekujących barek. Tu i tam, przyprószeni białym pyłem robotnicy, ładują „kible", kierują dźwigami, trymują pszeniczne wydmy. Wyładunek trwa bez przerwy całą dobę na trzy zmiany. Przez tydzień 8 tys. ton zboża zostaje rozładowane. **W maju br. Gdańsk wyładował 23.000 ton zboża.**

Obok stoi **„Plymouth Victory"** z Baltimore, który wyładował 800 krów. Wydaje się tym większy, że pozbawiony ładunku wynurzył się wysoko ponad linię wodną. Jego żółte maszty, dźwigi i komin sięgają niebotycznej wysokości. Od grubego murzyna w kucharskim kitlu, który wychylony nad burtą śmieje się do nas bielą swych zębów — dzieli przepaść kilku pięter. Na szwedzkim statku **„Ligur"** marynarz w roboczym kombinezonie siedzi okrakiem na stelingu, zawieszonym nad wodną przepaścią, i pogwizdując beztrosko maluje burty.

Spomiędzy stojących barek i statków wysunęła się tymczasem mała łódka. Przyszli żeglarze w wieku 10—12 lat próbują na niej swych sił, walcząc z za ciężkimi na ich ramiona wiosłami. Przeciął im drogę płynący z Dworca Wiślanego na drugą stronę, do basenu Górniczego, prom M. Z. K. „Jan". Pasażerów na nim pełno.



JACEK ŻUŁAWSKI: Pejzaż morski
Z Pierwszej Wystawy Plastyków Wybrzeża
Nagroda Prezydenta m. Gdyni

W basenie górniczym, około 800 m długim, stoi kilkanaście statków: **„Araswall", „Kerkena", „Aralizz", „Scandia"** i in., które pod różnymi banderami przybyły do nas po węgiel. Przy wschodnim nabrzeżu, gdzie wznoszą się duże dźwigi mostowe, odbywa się wyładunek rudy. Przy zachodnim, 2 taśmowce i dziewięć dźwigów ładuje węgiel. Z dala już widać wysokie usypiska naszego kruszcu. Gwiżdżą parowozy, ciągnąc wagony pełne węgla. Zgrzytają dźwigi, przesuwając ramiona wysięgnic. Pod dotknięciem — kierującego żelaznym robotem — maszynisty, kabina zatacza półobrót i portal podsuwa się na szynach do następnego statku. Z głuchym łoskotem wysypuje się czarny deszcz węgla z tuby taśmowca i z żelaznych szczęk dźwigów, zawieszonych nad otwartymi lukami statków.

W powietrzu lśnią drobne okruchy czarnych diamentów, unoszonych przez wiatr. Pył węglowy grubą warstwą osiada na ubraniach i twarzach robotników: — wżera się w skórę. 8000 ton węgla wynosi przeciętny przeładunek dzienny. W chmurze czarnego pyłu, dymów z lokomotywy i statków, osnuwających basen i nabrzeża, barwną plamę stanowią bandery. Obok skandynawskich z krzyżami: błękitno-żółtej szwedzkiej, czerwono-białej duńskiej, niebiesko-białej fińskiej, czerwonej z promienistym krzyżem norweskiej — widzimy radziecką i ostatnio do nas przybyłą trójkolorową francuską.

Oddalamy się od tętniącego pracą basenu. Z prawej strony kanału mijamy pocztę morską i ciężką sylwetkę niemieckiego bunkru. Droga wodna rozwidla się na Kanał Kaszubski i Leniwkę, które otaczają leżący naprzeciw nas Ostrów (Holm) z szeregiem budynków, w których mieściły się warsztaty niemieckich łodzi podwodnych.

Przy lewym brzegu szerokiego Kanału Kaszubskiego tkwi w wodzie, przechylony na bok, i pokryty rdzą, olbrzymi wrak niewykończonego holenderskiego statku **„Elandsfontein".** Nieco dalej, przy magazynie nadbrzeżnym, stoi duży okręt radziecki **„Dikson"** z Archangielska.

Za promem od terenu Paged-u, gdzie leżą stosy świeżych desek, pachnie smołą i żywicą. Przy Alldag-u znów węgiel. Trzy dźwigi mostowe pracują. Stoją sznurem: **„Sölve"** z Dagerby, fiński **„Jan"** z Rauna i duński żaglowiec **„Mars"** ze zwiniętymi żaglami.

Naprzeciw, za Holmem, nad wodami Leniwki rozciągają się tereny stoczni. I tam wystrzelają w niebo stalowe konstrukcje dźwigów. Opuściła już dok wyremontowana **„Morska Wola",** tkwi jeszcze **„Kraków"** i cały szereg mniejszych jednostek. Idzie stamtąd po wodzie głośnym echem stukanie młotów, dzwonienie żelaza, syk spawalniczych aparatów.

Stary port gdański znów pracuje dla swej Macierzy.

STANISŁAWA FLESZAROWA

W rejsie

Są jeszcze w tej bezkresnej, a zamkniętej dali
gniazda, w których bociany śpią na jednej nodze
i są sady wiśniowe
i dymy pachnące,
włóczone przez dzień syty po lipowej drodze.
Za murem horyzontu dni wstają różowe
i wiosna
nie falami, lecz kwiatami kwitnie.
Dziewczęta wśród miedz błądzą, wziąwszy się za ręce,
i spod rzęs spoglądają
błękitnie... błękitnie...

Tu morze przed oczyma mieni się, gdy patrzysz,
jak je wiatr w fale orze
miękko, a wytrwale.
I nie rozstrzygniesz sercem, co tkliwiej w nim chowasz,
czy tamtą myśl daleką, czy najbliższą falę?

Nogi zrosły z pokładem w całość niestrudzoną,
serca z sercem motoru
jedno mają tętno
i płyniesz w przestrzeń modrą,
w ciszę doskonałą,
w dal, łagodnie pod niebem, jak żagiel rozpiętą.

Lecz nim lato dojrzeje w spojrzeniach dziewczęcych,
nim się słodkim owocom rumieńce zapalą,
my wrócimy na chwilę, tak krótką
jak tęcza,
aby morzem zapachnieć
i wiatrem
i dalą.

MARIAN DES LOGES

PIERWSZY POLSKI MARYNISTA

Na tematykę morską Kochanowskiego zwrócono uwagę stosunkowo niedawno. Bodaj pierwszy podjął ten problem w literaturze polskiej Roman Pollak [1]), a rozwinął szerzej w doskonałym szkicu Wacław Borowy [2]).

Motyw ten w twórczości świetnego poety i mistrza słowa polskiego czasów Odrodzenia czeka jeszcze na gruntowne opracowanie [3]). Na tle ziemiańskiej literatury staropolskiej, na tle negatywnych wypowiedzi o morzu Reja, czy Miaskowskiego, częstość i bogactwo tematyki morskiej Kochanowskiego jest czymś zupełnie niespodziewanym i rzuca ciekawe światło na poetę - podróżnika, poetę, któremu morze stało się szczególnie bliskie. Wszakże to Rej pisze, że:

..jeno po sadzawkach polskich trochę pływał,
a na morzu — bodaj tam nikt dobry nie bywał.

Klonowicz stał się autorem utartego i powtarzanego przez szlachtę, fatalnego sloganu:

Może nie wiedzieć Polak, co to morze,
gdy pilnie orze.

Miaskowski solidaryzuje się z nim mówiąc:

Maszt, żagiel i kotew, niech ci mają,
co nad słonem Neptunem mieszkają [4]).

Nie możemy oczywiście u Kochanowskiego szukać programu polityki morskiej, czy współczesnego hasła o konieczności związania narodu z morzem, niemniej jednak zdaje on sobie sprawę z ważności posiadania wybrzeża, wspominając wielokrotnie Gdańsk, ceniąc wysoko „żuławskie urodzaje i gdańskie pożytki" (Pieśń 4 Ks. II), czy chwaląc Lecha za opanowanie wybrzeża:

Ktoby ciebie nie znał Lechu Słowianinie,
Któryś najpierwej zasiadł w tej krainie
I opanował męstwem swoim mocne
Brzegi północne? (Pieśń 10, Ks. I).

Z żalem wspomina poeta o utracie Gdańska na rzecz Krzyżaków w „Proporcu", zaś opis fikcyjnego obrazu, na proporcu ukazanego, kończy przedstawieniem odzyskanego ujścia Wisły i morza:

Śrzodkiem tego wszystkiego srebrna rzeka płynie,
Która leżąc pod skałą przy powiewnej trzcinie,
Rozciągła Wisła leje krużem marmurowym,
Głowę mając odzianą wieńcem rokitowym,
A do morza przychodząc, drze się na trzy części,
Tam okręty a przy nich Delphinowie gęści,
Po wierzchu wody grają, połyskując złotem,
Brzegi bursztynem świecą...

Skala, w jakiej pojawia się u Kochanowskiego tematyka morska, jest stosunkowo duża. Stwierdzając ten fakt, winniśmy pamiętać, że do literatury czasów Odrodzenia, sposobów jej artystycznego wyrazu i stopnia jej oryginalności należy przykładać zupełnie inną miarę, niż do literatury współczesnej. Odczucie natury, zdolność przedstawiania i komponowania krajobrazu jest tam jeszcze zupełnie nikła i dopiero w okresie następnym, w baroku, zaobserwujemy rozwój plastyki: — odczucie głębi, barwy, bardziej świadome rozkładanie elementów całości i próby artystycznego komponowania obrazu. Dlatego z konieczności musimy w literaturze XVI-go wieku o wiele większą wagę przywiązywać nawet do krótkich wzmianek, porównań, a już za pewne osiągnięcie artystyczne uważać zupełnie jeszcze zwarte i syntetyczne opisy. Takie krótkie wzmianki posiadają zresztą zawsze duże znaczenie, ich częste występowanie charakteryzuje świat i zakres najbliższych poecie przedmiotów.

Epitety, porównania i metafory mogą rzucić światło na zainteresowania, typ psychiczny i nawet ogólną postawę życiową autora. Dobór określeń i obrazów, mających w porównaniach ilustrować przedmioty, jakie nasuwają się poecie w toku jego opowieści, czy wyznania, są bodajże wyłączną domeną wyobraźni poety, świadczą o jego zainteresowaniach i zamiłowaniach.

Uwzględniając przytoczone fakty, możemy właściwie ocenić częstość wzmianek, porównań i opisów morza, pojawiających się w twórczości Kochanowskiego. Jest ona istotnie uderzająca! W stu pięciu pieśniach zawartych w obu księgach „Pieśni" i zbiorze „Fragmentów", znajdujemy około trzydzieści wzmianek lub opisów morza i żeglugi! Oczywiście, temat ten występuje nie tylko w tych utworach. Znajdujemy go też w „Trenach", w „Odprawie", w „Satyrze", „Proporcu" i we „Fraszkach" [5]). Najszerzej jednak i jako motyw główny pojawia się morze w „Pamiątce Janowi na Tęczynie", w której poeta wielokrotnie mówi o morzu, a opisowi burzy morskiej poświęca kilkadziesiąt wierszy.

Jak nazywa i określa morze Kochanowski? Synonimika, a więc dobór jednoznacznych lub bliskoznacznych **słów** dla tego przedmiotu jest u niego uboga. Uderza to w zestawieniu z bogactwem synonimiki stosowanej dla innych dziedzin życia. Nie dziwmy się temu. Kochanowski stawia w tej dziedzinie pierwsze kroki w literaturze polskiej.

O wiele szerszy jest zasób epitetów charakteryzujących wyraźnie stosunek poety do żywiołu.

Moglibyśmy stąd nieśmiało wnioskować, że w Kochanowskim dochodzi do głosu raczej człowiek, który zetknął się z morzem bezpośrednio, może podróżnik, a nie wrażliwy na obraz świata zewnętrznego obserwator. Wniosek taki mógłby mieć pewniejsze podstawy, gdybyśmy skądinąd nie wiedzieli, że Kochanowski mimo zżycia się z przyrodą, mimo wrażliwości na jej przejawy, widzieć i opisać jej właściwie nie potrafił. Nasuwające się tu przypuszczenie mogłoby znaleźć potwierdzenie w innych momentach i składnikach jego twórczości.

W nazywaniu samego morza oczywiście nie wyczerpuje się marynistyka Kochanowskiego. Mówi on o jego życiu: o falach, wiatrach i burzach morskich. Dobór słów jest wciąż jeszcze bardzo skąpy. Fale nazywa z reguły **wałami**, ale gdy mówi o burzy morskiej dwukrotnie wspomina o pienistych grzywaczach, nazywa je: **kędzierze; pieniste wały.** I znowu nasuwa się nawiasowa uwaga: szczegół ten jakże łatwo może zostać pominięty przez poetę, który nie zna morza z autopsji. Ale zostawmy nasuwającą się znowu sprawę tła biograficznego i poprzestańmy na razie przy czystych elementach tematyki literackiej.

Poeta często mówi o burzy morskiej, nazywa ją zwykle **morską nawałnością**, a także **sztormem.**

Mówi dalej o **wietrze zefirze**, i **wichrze.** Bywa on dla niego: — **szalony, nieuśmierzony, usilny,** ale też i **łaskawy, wieje, uderza nagle, leci pędem, niesie;** wiatry **dają pochop żaglom,** lub **ucichają.** Rzecz charakterystyczna, że w określeniach wiatru daje poeta znacznie więcej dynamizmu, niż w charakterystyce morza, gdyż ono dla niego tylko **płynie, niesie, huczy.** Więcej dynamizmu znajdziemy w określeniach **wałów:** — woda je **pędzi, rozstępują się, upadają, leniwo naprzód postępują, wstają gęstsze, błyskają.**

Dla nazwania statku używa Kochanowski stosunkowo wielu słów: **okręt, nawa, fusta, łódź, korab,** lub za Homerem: **białoskrzydła pławaczka.** Mówi też o **sterze, kotwie,** odwiązywaniu pobrzeżnej liny, wie również o kompasie, zbawiennych ogniach portowych, drogę wskazujących. Wreszcie i to godne uwagi, że z reguły poeta właściwie morza nie indywidualizuje. Raz tylko wspomina o morzu widzianym z brzegu, **kędy Wisła bieży,** a kiedy indziej mówi o **lodach niepławnej północnej wody,** lub o dalekim **morzu czerwonym.**

Oto w najgrubszych zarysach przedstawiony suchy katalog tematyki morskiej. Nikłej jeszcze, mało plastycznej, mało dynamicznej, ale pamiętajmy wciąż: po raz pierwszy pojawiającej się w literaturze. Z tego punktu widzenia są to przecież osiągnięcia **niezwykłe.**

Obrazy szerzej ujęte będą również stosunkowo nikłe. Można je zgrupować w cztery najważniejsze odmiany: są to obrazy żeglugi, burzy morskiej, najogólniejsze obrazy przedstawiające morze, wreszcie wspominające wschód słońca na morzu. Żegluga to najczęściej symbol życia. Tak właśnie pojęta, pojawia się ona w znanym, ostatnim trenie, lub Pieśni 17-tej, (II-giej księgi), gdyż po obrazie morza poeta mówi:

Cnota mój kompas...
...Niech się snoby
I wszystko bydło Protheowe jeży,
Łódź moja przedsię swym pędem pobieży.

Tak samo żeglowanie jest symbolem walki z przeciwnościami życia w I-szej pieśni „Fragmentów", a ogień portu zbawiennego, zbawieniem wiecznym.

Żegluga symbolizuje też fatalizm losu:

...Jako na błędnym morzu nie tam, gdzie chcemy,
ale gdzie nas wiatry niosą płynąć musiemy.

Z obrazem burzy morskiej łączy się najobszerniejszy opis żeglugi w „Pamiątce Janowi na Tęczynie", który zamieszczamy obok.

Przykładem też najbardziej bodaj plastycznego opisu morza niech będzie strofa (z pieśni 17-ej II księgi) wspomnianego wyżej utworu:

Morze nie stoi nigdy, zawżdy płynie,
Teraz kędzierze nastrzępi, w godzinie
Dnem wzgórę stanie, a ogromne wały
Wysokich będą obłoków sięgały.

Bardziej do współczesnego czytelnika przemawiać będzie następujący krótki obraz, wyjęty z „Fragmentów".

...Bóg ziemię,
Wpoły... przepasał morzem urównanym,
Prosto, jakoby pasem srebrem okowanym [6]).

Obok burzy najsilniej wśród zjawisk morza przemówił do poety wschód słońca. Kochanowski zachwyca się nim:

Twoje nadobne lice jest podobne zarzy,
Która nad wielkim morzem rano się czerwieni.

Morze napawa poetę raczej lękiem i obawą. Rzadko z ufnością oddaje się on żegludze. Na morzach rad by raczej widzieć swych nieprzyjaciół (zgodnie z zaściankową opinią ówczesnej szlachty), a Bogu w modlitwie dziękuje za obwarowanie morza stałymi brzegami:

Za twoim rozkazem w brzegach morze stoi,
A zamierzonych granic przekroczyć się boi.

Nie wolno nam zapomnieć o tym, że większość motywów marynistycznych przejmuje poeta — zgodnie z humanistyczną zasadą — ze wzorów klasycznych [7]). W pieśniach znajdziemy parafrazy Horacego i Owidiusza. Opis burzy morskiej w „Pamiątce" wzięty jest z Eneidy. Nie umniejsza to jednak znaczenia marynistyki Kochanowskiego. Wprowadza on ten temat pierwszy, i to tak szeroko, wprowadza również słownictwo i obrazy morskie. Potrafi je mimo szczupłości środków względnie żywo przedstawić. Daje próby podchwycenia elementów dynamicznych i akustycznych, nieobce jest też poecie wyczucie i trudne oddanie grozy burzy morskiej.

Toteż nawiązując do poprzednio cytowanych uwag o tle biograficznym, wyznanie poety, umieszczone we fraszce pt.: „Do gór i lasów":

Czegom nie kosztował?
Jażem przez morze głębokie żeglował,

można by uważać za dokumentację podróży [8]), poety odbytej z Włoch do Marsylii w 1559-ym roku, a podróż samą prawdopodobnie za pobudkę dla wprowadzenia tematyki morskiej.

---

1) Morze w poezji staropolskiej. „Strażnica Zachodnia", R. II 1923, str. 207—222. 2) „Kochanowski jako marynista". Ziemia, 1930, Nr 13—14. Przedruk w zbiorze: „Kamienne rękawiczki" str. 49—55. 3) Autor niniejszego szkicu nie rości sobie pretensji do wyczerpania tematu, do którego przy nadarzającej się okazji zamierza jeszcze powrócić. Opracowanie obejmuje tylko najważniejsze działy twórczości poety, nie pogłębiając w analitycznym badaniu związku obrazów morskich z wzorami klasycznymi. 4) Pollak, o. c. 211 i inn. 5) Liczne motywy morskie w łacińskich elegiach młodzieńczych poety omawia Borowy, o. c. str. 53. 6) Por. piękny obraz morza w „Proporcu", cytowany u Borowego, str. 53. 7) Zob.: Pollak o. c. str. 212 i inn. oraz komentarze T. Sinki do wydania „Pieśni", Biblioteka Narodowa, tom 100, Seria I. 8) Borowy, o. c. str. 49.

JAN KOCHANOWSKI

Burza na Bałtyku

Trzykroć z portu na morze nawa wychodziła,
Trzykroć zasię do brzegu nazad się wróciła;
Poszła potem przezdzięki, ryjąc morskie wały,
A żagle roztoczone pochop z wiatru brały.
Jeszcze były wieczorne nie zagasły zorze,
Kiedy nieuśmierzony wicher wpadł na morze.
Szum powstał i gwałtowna z wierzchu niepogoda,
Wały za wałami pędzi poruszona woda;
Krzyk w okręcie, a chmury nocy przydawają,
Świata nie znać, wiatry się sobie sprzeciwiają —
Usiłuje Zachodny przeciwko Wschodnemu,
Usiłuje Południ przeciw Północnemu.

Morze huczy, a nawą miecą nawałności,
Raz się zda, jako w przepaść pojźrzeć z wysokości,
A kiedy się zaś wały rozstępują, ani
Miasta widać wielkiego z głębokiej otchłani.
Piasek z wodą się miesza, a w poboczne ławy
Bije szturm niebezpieczny, nawa żadnej sprawy
Nie słucha, ale w morskiem rozgniewaniu pływa
Samopas, a mokra śmierć zewsząd się dobywa.

Całą noc ta okrutna niepogoda trwała.
Nazajutrz, kiedy zorza z wody powstawała,
Rozchodziły się chmury, wiatry ucichały,
A pieniste znienagła wały upadały.
Już było słońce wzeszło, już żagiel rozpięty
Nawy znowu prowadzi, kędy dwa okręty
Z boku się okazały...

Fragment z „Pamiątki Janowi na Tęczynie" (1563 r.). **Przezdzięki** — przemocą, gwałtem; **pochop** — pęd, bieg; **„ani miasta widać wielkiego"** — mowa tu o Gdańsku; **znienagła** — powoli.

CHARLES OGIER

Nieprzezpieczna peregrynacya

Przytoczony poniżej opis burzy morskiej wyjęty jest ze znanego już czytelnikom „Wiatru od morza" „Pamiętnika" Charles Ogiera *). Zdążające na swą akcję mediacyjną między Polską a Szwecją w 1635 roku poselstwo francuskie, na którego czele stał Klaudiusz de Mesmes, hrabia d'Avaux, a którego sekretarzem był Ogier, wstąpiło po drodze na kilkumiesięczny pobyt do Danii, potem do Szwecji. Opisywana burza spotkała podróżnych w czasie przeprawy z Danii do Szwecji.

Przeprawa ta nie była łatwą. Czwartego listopada wsiedli Francuzi na duński okręt wojenny w Kopenhadze, ale niepomyślny wiatr trzymał ich kilka dni w porcie. Doradzono im wreszcie, aby przesiedli się na okręt mniejszy, również wojenny, stosowniejszy jakoby do żeglugi w tej porze roku. Na nim przybili w dniu 18-go listopada po różnych żmudach i zwłokach do Kalmaru w Szwecji, skąd na drugi dzień wyruszyli na tym samym okręcie do Sztokholmu. Teraz właśnie zaskoczyła ich burza.

Wedle Ogiera, „była to chyba jedna z największych burz w historii nawigacji". Jeszcze w rok później, gdy jeden z członków poselstwa, powracający osobno z Gdańska do Szwecji, opisywał Ogierowi burzę, którą i teraz na tym samym szlaku musiał przebyć, burzę rzekomo tak straszną, że owa sprzed roku w porównaniu z nią była czymś nieznacznym— wydaje się to Ogierowi przesadą, jeśli nie niemożliwością. Trzeba tu jednak zauważyć, że imć Charles Ogier, literat i jurysta paryski, był zakamieniałym mieszczuchem, który przed wyruszeniem w tę poselską peregrynację nigdy — jak sam zresztą wyznaje — morza nie tylko nie doświadczył, ale i nie widział.

Jakkolwiek było z tą burzą, opis jej pozostanie dla nas interesującym dokumentem literackim. Nie tylko ze względu na swą treść, ale i na formę. Ogier ma dużo chłodnego zmysłu spostrzegawczego i chłonnej ciekawości człowieka pióra. Z niej też wypływa chłodny, zobiektywizowany humor. W jego świetle np. staje przed czytelnikiem scena w kajucie zalewanego falami statku, gdzie członkowie poselstwa arcychrześcijańskiego króla, tak pełni kiedy indziej godności, na przemiany przeklinają swój los, spowiadają się, z płaczem błagają się nawzajem o przebaczenie uraz i — wymiotują.

Wprawdzie zakończyła się owa peregrynacja szczęśliwie, ale — nieproduktywnie. Okręt po czterech dniach podróży przybił cało — z powrotem do Kalmaru. Obecnie puszcza się całe poselstwo do Sztokholmu — drogą lądową. O tym, że było to wbrew pierwotnemu zamiarowi podróżowania morzem, że zamiar ten zmieniono — kiedy, w jaki sposób i dlaczego, o tym wszystkim nie wspomina Ogier ani słówka. Widać uważa, że po opisie tego, co przeszli panowie Paryżanie w czasie burzy morskiej, wszelkie tego rodzaju wyjaśnienia byłyby już niepotrzebne.

Edwin Jędrkiewicz



Nadmorskie wydmy

W niedzielę, dnia 19-go listopada, wypłynęliśmy z Kalmaru. Po lewej, mieliśmy wyciągnięty brzeg Szwecji, po prawej, wyspę Oelandię. Po przepłynięciu przy pogodnym morzu sześciu mil, minęliśmy przylądek, czyli skałę Jungfru, którą morze z wszech stron opłukuje. Powiadają, że na jej szczycie jest jezioro czarnej wody, w której żyją również ryby czarne, jakich nikt bezkarnie nie pokosztował. Myślę, że gadki owej ta jest przyczyna, iż na skałę tę w ogóle nikt się nie wspiął, — taka jest stroma, spadzista i niedostępna — i że stąd właśnie poszła jej nazwa: Jungfru.

Jest-ci jednak rozpowszechniona inna, stara gadka, że dziewczyna pewna przez zbójów zgwałcona, kazała się przewieźć na ową skałę, i zostawszy tam sama, gdy ani zioła jakiego, ani korzonka, którym by się pożywić mogła, nie znachodziła, rzuciła się do jeziora, które stąd, dla upamiętnienia tej najokrutniejszej rozpaczy, czarną barwą całe przesiąkło.

Cały dzień przepędziliśmy jak najmilej i najweselej: — pogoda była wspaniała, wiatr jak najpomyślniejszy. Radości byłem pełen, przechadzając się po pokładach statku z Molaisem i myśląc o tym, że właśnie nazajutrz jest dzień, w którym w Paryżu rozpoczynać się winien okres terminów sądowych. Mówiłem do Molais'a, jak to niewątpliwie wielu rówieśników moich z palestry, kiedy się zejdą w sądzie paryskim, będzie się moim losem niepokoiło i nawzajem pytało, gdzie ja też w tej chwili przebywać mogę, wśród jakich ludów i w jakich krajach, a nie domyślą się, że ja tak sobie szczęśliwie po tym Bałtyku żegluję.

— Jakież — mówiłem — jest gnuśne i szare to życie miejskie! Jakie pospolite i niegodne dzielnego człowieka, który przecież na to stworzony, by stać się władcą całego świata! Jakież bo są niezmierne i jak różnorodne rozkosze podróżników! Jak wygodne im i jak powolne morze! Oto tu i my wszyscy — ilu nas tylko jest i jakich, i wszelkie dobro nasze — płyniemy sobie bez nijakiej szkody! Bo jakże zwinny, jak roztropnie zbudowany jest ten nasz statek! Zaprawdę, jeśli teraz zadmie pomyślny wiatr, przybijemy do Sztokholmu w dniu jutrzejszym.

Tak to w nieroztropności mej kładłem wszystko w uszy memu towarzyszowi.

A on — przytakiwał.

Pod noc zerwał się wiatr nieco gwałtowniejszy i statek się nieco rozkołysał tak, iż wielu z nas wcześniej poszło na spoczynek. Wieczerzałem sam z posłem, który mnie prawie zawsze do prywatnego swego stołu zapraszał. Koło godziny ósmej Varenne, który, choć młody, morza już kiedy indziej doświadczył, wszedł do izdebki posła i roztropnie zwrócił uwagę („ach, gdybyż dusza nie była zaślepiona"!), że pozostaje nam nie więcej jak dziesięć mil morza wolnego od skał, i że po przebyciu ich musimy zwrócić kurs na lewo, ku Elsnabben, pomiędzy skały, co wygodnie uczynić można jedynie w biały dzień. „Należy tedy" — dodał — „przy tym zbyt przychylnym a gwałtownym wichrze zwinąć większe żagle, abyśmy nie minęli punktu zwrotnego".

Cóż, kiedy oparli się temu niektórzy, uważający się za większych mędrków. Gdy się przeto wicher wzmagał i w tej niesamowitej nocy zerwała się olbrzymia burza, poczęło nami miotać i szarpać. Kiedy około północy olbrzymia fala przewaliła się w szalonym pędzie przez pokłady, od razu nasze łóżka stanęły we wodzie.

Zbudzili się nagle wszyscy pod tym chlustem, a nasz trębacz straszliwym i grobowym głosem ryknął, że już po nas wszystkich. Z miejsca przywtórzyły mu krzyki i jęki innych, wzywających Boga i wszystkich świętych, a oskarżających siebie i swój los. Wyskoczył też z łóżka nasz kapłan i podszedł do posła; a wyspowiadawszy go, jak obrządek nakazuje, z niewzruszoną wytrwałością nam się poświęcił. Każdy z nas wyznał mu grzechy, za czym nawzajem padaliśmy sobie w ramiona, prosząc o przebaczenie za wzajemne urazy. Z tym samym rozmachem co grzechy, wyrzuciliśmy z siebie także i mdłości żołądków, i to aż z krwią nawet.

Czołgaliśmy się na czworakach wszyscy niby bydlęce czworonogi. Nawet marynarze nie potrafili się z powodu okrutnego kołysania na nogach utrzymać. Tak zasię byli oni ogłuszeni i wstrząśnięci, iż całkiem nie wiedzieli, jak się obracać, ani gdzie kurs statku skierować. Zdawało się, że sam statek, niby istota umierająca, szarpie się w skurczach i rozdziera. Prócz tego bowiem, że dziób i rufa niby łeb i zad skaczącego konia na przemiany się w górę wynosiły, co zresztą jest naturalną modłą przy żeglowaniu, prócz tego było jeszcze kołysanie na oba boki, które to z jednej to z drugiej strony dźwigało w górę to ten, to tamten bok statku. Jakoż i statek sam w następującym potem przeważeniu się znowu opadać musiał. Powstawał-ci wskutek tego wstrząs trzeci, całkowicie nieobliczalny, w którym — zdało się — rozlecą się spoidła całego statku.

Tymczasem przelatywali marynarze, pełniący przynależne każdemu z nich prace:— jedni, by ściągać żagle, insi, by umocnić lepiej działa na ich stanowiskach, insi znów jeszcze, aby wyszukiwać szczeliny i je zatykać. Popychali się przy tym nawzajem, przewracali, wpadali na nasze legowiska z łomami i narzędziami, wprawiając nas w coraz większe przerażenie swymi barbarzyńskimi, coraz nowymi dla nas krzykami.

A burza srożyła się w dalszym ciągu z świeżymi wciąż siłami. Skrzypiały liny, piętrzyło się rozjuszone morze, a fale, grzmocące w dziób, wydawały — w tej gęstej jak smoła, bezksiężycowej nocy — błyski (któż by uwierzył?) i migotania, niby krzesające się o siebie krzemienie. Raz po raz zalewały fale najwyższe nawet pokłady, ale stawiali im zawsze opór i z nimi walczyli marynarze, którzy nam jednak żadnych nadziei nie pozostawiali, aż chyba kiedy zadnieje.

Nie było wśród nas nikogo, kto by do ocalenia nas wszystkich nie przykładał się modlitwami, ślubowaniami, lub biciem się w piersi. I ja ślub złożyłem św. Genowefie, że skoro tylko będę mógł wrócić do Paryża, Bogu Najlepszemu i Najwyższemu w jej świątyni Mszą uroczystą dzięki złożę i że udam się też do św. Franciszka à Paulo, któremu Bóg Wszechmogący kiedyś pozwolił morze nogami deptać i przejść bezkarnie. Raz po razu przy tym powtarzałem słowa: — „Ty, który wichrom i morzu rozkazujesz, zmiłuj się nad nami"!

Następny dzień, 20-go listopada, nie był lepszy, a tak zamglony, iż na pół mili nawet nie mieliśmy rozejrzenia. Koło południa powiedzieli nam marynarze, że zniosło nas osiemnaście mil od miejsca, gdzie skręt brać trzeba było, płynąc do Sztokholmu. Tedy namyślali się, czy kursu nie będzie się musiało na Gdańsk skierować, albowiem bardzo odpychały nas wiatry od Szwecji. Przyjmowano, że w czasie tej burzy przegnaliśmy się mil niemieckich, dosięgając chyba aż fińskiej zatoki.

Po okropnym dniu onym nastąpiła noc podobna, nie różniąca się od poprzedniej. Nikt przez cały dzień nie cieszył się pokarmem, nikt przez noc — snem. Jakieś żelazne odurzenie, czy raczej otępienie, zwaliło nas na legowiska, szarpanych biegunką, wymiotami i wszelkiego rodzaju obrzydlistwem. Któż wyrazi słowami lęki tej i poprzedniej nocy, kto śmiertelną grozę, gdy najmniejsze nawet poruszenie steru raz po razu na nogi nas zrywały? Na leniwie wlokące się godziny żalu byliśmy pełni, wzdychając do dnia i światła. Na tym bowiem morzu, skałami najeżonym, słabą i wątpliwą pomocą jest igła kompasu.

Zaświtał dzień 21-go, a burza nie uspokajała się jednak. Rano dojrzeli marynarze wyspę Gotlandię i namyślano się, czy do niej nie przybić. Należy ona do króla duńskiego. Ale ponieważ był przed nami cały dzień, postanowiono wrócić ku Oelandii, zwłaszcza że wiatr pędził w tamtą stronę. Tak jednak zmyleni byli nasi marynarze, iż się im koło południa zdało, że w ogóle z kursu się zbili, co nas, którym już zaświecono jakąś nadzieją ocalenia, okrutnie dręczyć poczęło.

Poszedłem o trzeciej godzinie do izdebki posła, którego od dwóch dni nie widziałem. Zastałem go zmordowanego wprawdzie i chorego na żołądek, ale nie zastraszonego. I mnie on zalecał, bym miał nadzieję, że wszystko będzie dobrze. Sądził jednak, że i następną noc wypadnie nam jeszcze spędzić na pełnym morzu: — spośród skał bowiem wypływać się musi za dnia.

Gdyśmy tę sprawę rozważali, jakiś marynarz, który wydrapał się na maszt, zobaczył ziemię. Za czym natychmiast poskoczyli ku niemu sternicy, oficjerowie oraz sam kapitan i razem orzekli, że widać z lewej strony Oelandię, a z prawej przylądek Jungfru.

Dnia pozostawało jeszcze półtorej godziny, ziemie zasię owe odległe były o trzy mile. Byliśmy na ćwierćwietrze od Szwecji i trzeba było przepłynąć wprost między Jungfru, a Oelandią, który to przesmyk jest okrutnie wąski. Przeto i marynarze i my, podróżni z największą uwagą wzrok wytężaliśmy na dziobie statku, aby tu nie wpaść na skałę, a tam nie osiąść na mieliznach blisko wyspy.

Wielce to dla nas korzystne i zbawienne było, że słońce zachodziło poza przylądkiem Jungfru, za czym poświetle, dość długo na nim trwające, odznaczało go od morza i pozwalało widzieć. Tak tedy koło godziny siódmej minęliśmy bez szkody przylądek, na ogół osławiony z rozbijania się o niego statków, dla nas zasię najłaskawszy i najszczęśliwszy. Za czym uradowani uspokojeniem się poszliśmy wieczerzać i spać. Około północy zarzucono kotwicę niedaleko Oelandii od strony borkholmskiego zamku.

Czy to było istotnie tak niebezpiecznie, czy też było to tylko nasze zastrachanie, ale rano 22-go listopada zdało się nam, że noc tę przespaliśmy pośród samych skalistych raf. Przeczyli temu zresztą niektórzy z oficjerów okrętowych. Ale myśl, raz strachem porażona, ustawicznie spostrzega czy to istotne niebezpieczeństwa, czy też niebezpieczeństw obrazy.

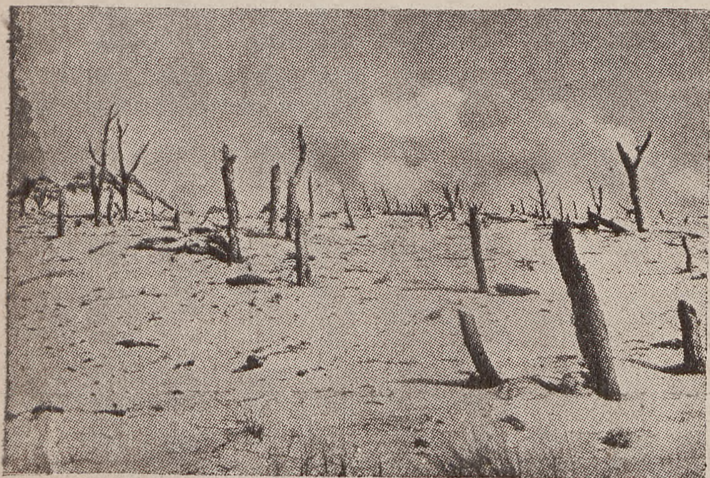
W południe przybiliśmy do Kalmaru. Poseł pozostał na okręcie, gdzie miał kwaterę bardziej jego godności odpowiadającą. Nas, gromadka większa, zaraz na ląd wyszła, gdzie okrutną nam pociechą było wyczuć pod nogami — ziemię.

Przez osiemnaście dni nie zdejmowałem sukien, przez trzy, lub cztery, niektórzy z nas nie popatrzyli na jadło. Tak bardzo człek w strasznych niebezpieczeństwach na duchu upada, tak bardzo wielkie są mdłości żołądka przy owych kołysaniach! Używaliśmy tedy na uezcie, godnej raju Mahometa, jako też na godnym go wyspipaniu się, gdyśmy w ciepluteńkiej izbie jedli i spali — w tej izbie, w której i gospodarz, i jego żona, i parobcy, i służki, i niemowlę kwilące noc całą w kołysce, jak również i czterej żołnierze, co aż do świtu pili piwo i na przemian fajki kurzyli — nie zmącili mi snu ni krztynę.

Następnego dnia, 23-go listopada, zgoliłem u balwierza włosy, które mi w grozie tych dni zjeżyły się i zasyły siwizną.

W południe udał się nasz poseł do miasta, co stało się przy niejakim zbiegowisku pospólstwa, zaciekawionego — hukiem dział; nie inaczej bowiem zawsze siadał poseł na statek, lub z niego wysiadał. Śniadaliśmy z nim razem wszyscy, a dopuszczono do stołu także kapitana okrętu, którego poseł obdarzył srebrną misą; rescie marynarzy dał sto talarów.

Pod koniec biesiady pił poseł — wedle obyczaju i obrządku tych krajów — na zdrowie króla Danii. Stojąc, z obnażonymi głowami, spełniliśmy wszyscy ten puchar.



Szczątki lasu pod Łebą, startego z powierzchni ziemi przez morską nawałnicę

*) W 3-cim n-rze „Wiatru od Morza" zamieściliśmy pt. „Gdańsk w 1635-ym roku" fragment z trzeciej części „Pamiętników" Charles Ogier'a. Pamiętniki te napisane po łacinie, odnalezione obecnie w Bibliotece Miejskiej w Gdańsku, zostaną wkrótce wydane w tłumaczeniu na język polski przez Edwina Jędrkiewicza. (Przyp. Red.).

WINCENTY KRAŚKO

Stutthofu — ZAPOMNIEĆ NIE WOLNO!

Dnia 31 maja zakończył się, rozpoczęty jeszcze w kwietniu br., proces przeciwko piętnastu oskarżonym ze Stutthofu. W ciągu długich tygodni badał sąd z najwyższą dokładnością i sumiennością całokształt materiałów, odnoszących się do dziejów zbrodni, którym na imię: Stutthof.

Mniej wnikliwego obserwatora mogłaby zdziwić ta nadzwyczajna skrupulatność sądu. Niejeden z pewnością zastanawiał się nad tym tak, jak zastanawia się i dziwi powolności procesu norymberskiego. Dlaczego właściwie bada się z taką drobiazgowością czyny oskarżonych, zamiast skazać ich szybko na śmierć? Odpowiedź prosta. **Sąd polski nie wróci nigdy do średniowiecznych zasad odpowiedzialności zbiorowej i tzw. talionu,** tj. zasady, która sprowadza się do barbarzyńskiej maksymy: **„ząb za ząb, oko za oko".** Gdybyśmy stanęli bowiem na tym stanowisku, to za życie sześciu milionów Polaków, wymordowanych przez Niemców, lub z powodu Niemców, **musieliby oni również zapłacić śmiercią sześciu milionów swoich obywateli.** Zresztą i to nie wyrównałoby w żadnym wypadku wszystkich strat materialnych i moralnych, jakie poniósł nasz kraj wskutek hitlerowskiego najazdu.

Polskę nie stać — jak słusznie to podkreślił w swej mowie oskarżyciel publiczny — na wychowywanie armii morderców.



Otchłań śmierci

Na to stać było tylko Niemców. **Sąd polski bada dokładnie winy poszczególnych Niemców, lub ich zbrodniczych pachołków. Każdy z nich ponosi karę wyłącznie za swoje winy.**

Poza tym jest jeszcze jeden bardzo poważny aspekt, który tłumaczy powolność i do pewnego stopnia—pedanterię omawianego procesu. Trzeba przecież zrozumieć, że **tych piętnastu oskarżonych, których pociągnięto do odpowiedzialności w procesie gdańskim, symbolizuje całe piekło stutthofskie.** Sąd polski, sądząc Paulsa i towarzyszy, sądził cały szatański system hitlerowskich mordowni i jego twórców. I to jest najgłębszy sens wszelkich procesów tego typu. Stworzą one i utrwalą historię nieludzkich zbrodni niemieckich, naszego zarazem bohaterstwa i męczeństwa.

Proces Stutthofski miał ponadto ogromne znaczenie dydaktyczne. Dziesiątki świadków — przeszli oni w długim korowodzie przed obliczem sądu — udowodniły w swych wstrząsających zeznaniach, jak ogromna przepaść dzieli nas, Polaków, od mentalności narodu zbrodniarzy. Rzadko wyrywał się z ust świadków głos nienawiści, czy słusznej zemsty. Każdy z nich, choćby zeznawał o najbardziej nieludzkiej krzywdzie, jakiej doznał w Stutthofie od oskarżonych, czynił to jak gdyby z pewnym zażenowaniem, w sposób całkowicie beznamiętny.

O ile sam proces poprzez wydobycie tysiąca szczegółów z życia obozu dał niejako wierną kliszę Stutthofu, o tyle wizja lokalna, dokonana w ramach procesu, kliszę tę gruntownie utrwaliła. Zbędne byłoby tu dokładne powtarzanie opisu obozu, gdyż jego położenie i „urządzenia" są dobrze znane z prasy codziennej nie tylko Wybrzeża, ale bodajże całej Polski. Warto jednak w związku z tą wizją lokalną nakreślić kilka momentów, szczególnie dziś charakterystycznych.

Oskarżeni, mimo że na terenie wizji znaleźli się nie z własnej woli, potwierdzili swym zachowaniem znaną z kryminologii zasadę, że zbrodniarz chętnie wraca na miejsce swych zbrodni. Byli oni wyraźnie zadowoleni z wycieczki do Stutthofu. Trochę to zrozumiałe, jechali przecież wygodnie w luksusowych autobusach, naokoło była wiosna i słońce. Jedynie kajdany, którymi ich parami skuto, przypominały, że jest to dla nich podróż — swoista. Kiedy po przybyciu do Stutthofu oprowadzali kolejno Sąd śladami swych zbrodni, lub zbrodni swych współtowarzyszy — rzecz charakterystyczna! — **czynili to z najwyższą satysfakcją.**

Widoczne to było zwłaszcza z zachowania się jednego z oskarżonych, Jana Preissa, który demonstrował Sądowi swoje dawne czynności przy piecu krematoryjnym. Człowiek ten, zmuszony niegdyś przez obozowych oprawców pod groźbą kary śmierci i na skutek bicia do pełnienia tych czynności, zatracił widać wszelką wrażliwość i dlatego mógł teraz opowiadać Sądowi o spalaniu trupów ludzkich tak, jak gdyby chodziło o zwykłą, codzienną pracę z normalnego życia.

Najpotworniejszy w swej tragicznej wymowie był widok ogromnego stosu kilkudziesięciu tysięcy par butów. Wiatry rozwiały prochy nieszczęsnych ofiar, lub pochłonęła je ziemia. Zostały tylko — ich buty. Już sama rozpiętość wymiarów obuwia mówiła wiele. Tak, był to widok naprawdę wzruszający. Wystarczyło rzucić okiem na niesamowity ów kopiec, **aby zauważyć znaczną ilość butków, pochodzących z nóżek dzieci zaledwie jedno- lub dwuletnich.** A więc i małe dzieci, niemowlęta, były dla Niemców również elementem niebezpiecznym. Były one — na równi z innymi — więźniami politycznymi, których zgodnie z planem należało zlikwidować.

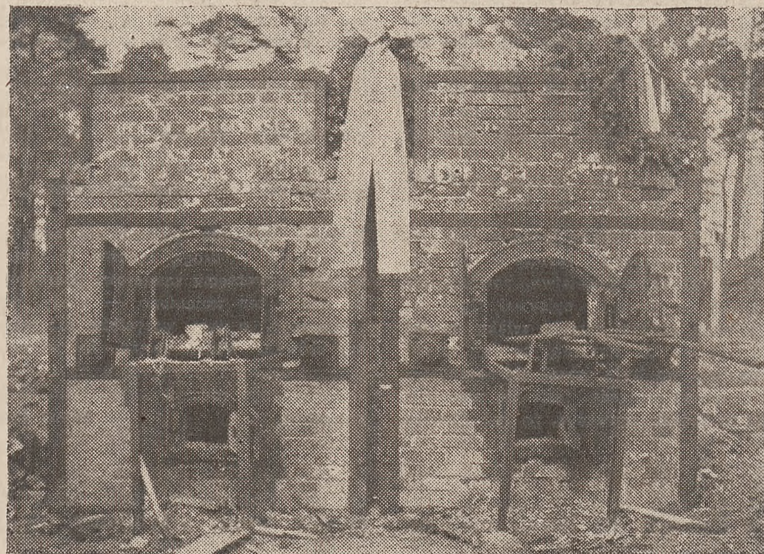
Aparat filmowy utrwalił jeden z takich dziecięcych butków, na tle zaś stosu obuwia cyniczną zbrodniarkę, SS-frau Jenny Barkmann, która, jako strażniczka oddziału kobiecego, niejedną więźniarkę i niejedno dziecko wysłała na śmierć. I co znów charakterystyczne! Ta sama zbrodniarka potrafiła nawet uśmiechać się wobec góry popiołów i resztek bielejących w słońcu kości ludzkich. Pozostały one do tej pory jeszcze opodal, na terenie obozu, gdzie na specjalnych stosach palono zwłoki więźniów wówczas, gdy piece krematorium nie mogły podołać nadmiernej pracy. W tępej głowie Niemki kości i prochy ludzkie, na które w danym momencie patrzyła, były wszakże kośćmi i prochami — rasy niższej.



Widok ogólny obozu

Nad taką rasą, jak ją pilnie na specjalnych kursach uczono, nie należy mieć litości. **Tacy są Niemcy!**

Aby poznać Niemców do głębi, aby przestać wierzyć w ich potulność i miejsce w rodzinie narodów kulturalnych, nie wystarczyło poznać historię tysiącletnich zmagań z ich naporem, dzieje zaciekłości krzyżackiej, krwiożerczości pruskiej. Trzeba nam



Piece krematoryjne

było doświadczyć barbarzyństwa hitlerowskiego, trzeba było przejść sześć koszmarnych lat okupacji: — wrzesień 1939, sierpień 1944, Oświęcim, Majdanek, Treblinkę i — Stutthof. Naród, który tych wszystkich potworności nie doświadczył na własnej skórze, nie może wiedzieć, **co to są Niemcy,** może jeszcze łudzić się nadzieją ich poprawy i odrodzenia duchowego, może dziś litować się nad nimi, wierząc w brednie, że ich krzywdzą — Polacy.

Słowo: — krzywda — w zastosowaniu tu do Niemców graniczy w swej naiwności z cynizmem i prowokacją. Tymczasem, do jakiego stopnia Polacy potrafią „krzywdzić", lub zachować uczucie zemsty, warto dla ilustracji przytoczyć niezwykle charakterystyczny moment, jaki miał miejsce w czasie dokonywania wizji lokalnej. Kiedy wizja się przeciągała, zwrócił się jeden z naszych strażników do przewodniczącego sądu z prośbą, aby sąd przyśpieszył zakończenie swych urzędowych czynności, mając na względzie okoliczność, że „przecież więźniowie od śniadania nic w ustach nie mieli". Autentyczne.

Tacy są Polacy! Strażnik polski ujmuje się w swej rozbrajająco naiwnej dobroci za zbrodniarzami, troszcząc się, aby nie byli oni głodni, jakby zapomniał o tym, że niejeden z oskarżonych był bezpośrednim sprawcą głodowej śmierci wielu tysięcy ofiar Stutthofu. Wypadek ten nie wymaga szerszych komentarzy.

Kończy się ponura wizja. Opuszczamy ziemię Stutthofu, porosłą dziś bujnie kwitnącymi rumiankami. Wracamy do Gdańska. Po drodze więźniarki śpiewają. Śpiewają za jedną z towarzyszek — Polką z pochodzenia, która niedawno przed sądem nie chciała przyznać się, że pamięta język polski:

Jak szybko mija życie, jak potok płynie czas,
Za rok, za dzień, za chwilę razem nie będzie nas...

Nikt im w tym nie przeszkadza. Piosenka jest dla nich niezwykle aktualna i... prorocza.

Po pewnym czasie piosenka cichnie. Osk. Wanda Klaff — tak nazywa się śpiewająca po polsku SS-frau — zaczyna z kolei śpiewać „Piosenkę o mojej Warszawie". Kiedy potrafiła się jej nauczyć — nie wiadomo. Dziwnymi drogami chodzą uczucia i nastroje zbrodniarzy i renegatów.

Mija jeszcze jeden dzień procesu: — oskarżeni wypowiadają ostatnie słowo. Większość z nich załamuje się, płacze i błaga o litość. Podobnie zachowały się „SS-frauen", za wyjątkiem zatwardziałej sadystki, Jenny Barkmann, która na uwagę jednego z obrońców: „dlaczego się tak beztrosko zachowuje"? — odparła: — „Życie jest przyjemnością, a przyjemność z zasady trwa krótko"! Inne jej towarzyszki z ławy oskarżonych zapomniały o swej dumie i wyższości rasowej, odwołując się do sprawiedliwości polskiego Sądu.

I sprawiedliwości stało się zadość. Jedenaście oskarżonych zostało skazanych na karę śmierci: **John Pauls, Józef Reiter, Wacław Kozłowski, Wanda Klaff, Gerda Steinhof, Eliza Becker, Ewa Paradies, Jenny Barkmann, Franciszek Szopiński, Tadeusz Kopczyński i Jan Brajt.**

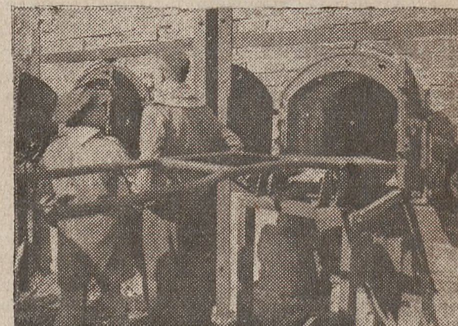
Na liście skazańców znalazło się obok Niemców kilku Polaków, którzy przez swe zbrodnicze czyny, jako pachołkowie hitlerowskich katów, wykreślili się tym samym ze społeczności polskiej.

Sąd wykazał maximum obiektywizmu, dając szanse poprawy i powrotu do ludzkiej społeczności oskarżonym: Kazimierzowi Kowalskiemu, skazanemu na trzy lata więzienia oraz oskarżonej Ernie Beilhard, skazanej na pięć lat więzienia.

Oskarżeni: Aleksy Duzdal i Jan Preiss, którzy jedynie przez fałszywe doniesienie znaleźli się na ławie oskarżonych obok wielokrotnego mordercy i kata Wacława Kozłowskiego i oberscharführera Johna Paulsa — zostali całkowicie uniewinnieni.

Proces się skończył. Choćbyśmy wyrok sądu uznali za najbardziej surowy, to i tak, jak trafnie zauważył prokurator Dąb, z procesu tego nie mogliśmy wyjść — i nie wyszliśmy — zwycięsko. **„Zbyt wielką była tragedia i krzywda Stutthofu, aby ją można kiedykolwiek wyrównać".**

Skończyła się sprawa Paulsa i towarzyszy. **Ale nie skończyła się i nie może skończyć się pamięć o mordowni Stutthofskiej, która pochłonęła osiemdziesiąt tysięcy istnień ludzkich, naszych braci i sióstr.** Pamięć o Stutthofie winna być przekazywana z pokolenia na pokolenie, świadcząc o straszliwym niebezpieczeństwie ze strony germańskiej bestii, którą trzeba — jeśli ludzkość pragnie żyć w pokoju — trzymać stale na uwięzi.



Nosze

TYLKO GRANICE ZACHODNIE NA NISIE, ODRZE I BAŁTYKU STWORZĄ NAM TRWAŁE PODSTAWY BYTU PAŃSTWOWEGO. DLATEGO JEDNOMYŚLNA ODPOWIEDŹ CAŁEGO NARODU:

tak

BĘDZIE OSTATECZNYM STWIERDZENIEM SŁUSZNOŚCI POLITYKI NASZEGO RZĄDU I ARGUMENTEM, KTÓREMU NIKT NIE POWAŻY SIĘ PRZECIWSTAWIĆ.

MARIAN BRANDYS

SZEŚĆ SPOTKAŃ

Nad morzem jest coraz piękniej. Późna wiosna gromadzi ciepło i zapachy, aby już wkrótce wybuchnąć pożarem krótkotrwałego lata. Od morza płynie drażniąca woń wodorostów. Pod kopułą nieskalanego błękitu, w jednostajnym szmerze rozdrganego bezkresu wód można ułowić prawdziwy sens ciszy, spokoju i szczęścia.

Ale nie wolno nam się poddawać rozkładowemu działaniu morza i wiosny. Mamy do wykonania ważne zadania. Stoimy przecież na rozstaju historycznych dróg. Bieżący wykładnik historii — polityka, narzuca się nieodparcie naszym myślom. Jest czerwiec — miesiąc referendum. Jest tak właśnie, jak napisał w swoim wierszu, w poprzednim numerze „Wiatru od Morza", Witold Wirpsza:

W miękkim brzęczeniu wieczoru,
We mgle jak w szarym atłasie
Płynie gondola historii
I pluszcze o wodę czasu.

Gondola historii płynie. Podpływa ku nam coraz bliżej. Ani się spostrzeżemy, jak nas zabierze z sobą i powiezie na szlaki nieznanej przyszłości. Perspektywy tej przyszłości zależą od nas samych. Przeto świadomi ciężaru spoczywającej na nas odpowiedzialności, nie dajmy się uśpić urokom morskiej wiosny i zanurzeni po uszy w doczesności, badajmy otaczającą nas rzeczywistość. Pójdźmy wzorem Sokratesa między ludzi. I rozmawiajmy z nimi. Rozmawiajmy o polityce.

*

Siedemdziesięcioletni towarzysz G. z Gdańska, weteran ruchu robotniczego. 50 lat twardej pracy i walki nie zdołało pochylić jego młodzieńczej postaci. Tylko niebieskie oczy, które widziały już zbyt wiele krzywd i zmierzyły całą głębię robotniczej niedoli, pobladły z upływem czasu i ze starości stały się białe. G. przybył na Wybrzeże z początkiem kwietnia 1945-go roku. Od tego czasu nie ustaje w niezmordowanej pracy zawodowej i organizacyjnej. Pierwszą zimę powojenną przebył w zrujnowanym pokoiku bez szyb, na żelaznym łóżku bez materaca. Kiedy koledzy i towarzysze chcieli mu przyjść z pomocą, odmówił stanowczo: „Mogą się męczyć inni — przebieduję i ja. Nie nastał jeszcze w Polsce czas na wygody".

Tak mówił i tą odpowiedzią odparł ich wszystkie nalegania i argumenty.

Siedemdziesięcioletni starzec o młodzieńczej postaci i spłowiałych, łagodnych oczach łączy w sobie bezkompromisowy realizm romantyka z rozbrajającym romantyzmem realisty. Spojrzeniem, ogarniającym szmat przeszłości, umie wybiegać w przyszłość. Wie, jak ciężko jest budować nowy ład w kraju zubożałym i zniszczonym, nie zamyka oczu na zło, ale nie cofa się przed żadną ofiarą, aby w budowaniu uczestniczyć. Dużo widział i wiele rozumie. Ocenę naszej obecnej rzeczywistości politycznej kończy w sposób zgoła nieoczekiwany legendą grecką... o Hiacyncie.

Na igrzyska olimpijskie przybył bóg słońca Apollo. Uproszony przez śmiertelnych rzucił własnoręcznie dyskiem. Pchnięty dłonią boga dysk, po zakreśleniu niebosiężnego łuku, opadł na boisko, raniąc śmiertelnie pięknego młodzieńca greckiego, imieniem Hiacynt. Nie pomogły prośby i żale zgromadzonych. Bóg wobec śmierci okazał się bezsilny i nie potrafił wrócić Hiacyntowi życia. Ale z ziemi, w którą wsiąkła krew młodzieńca, wyrósł kwiat o przedziwnej piękności i woni, któremu dano imię — hiacynt.

Blade oczy starca, kiedy to opowiada, stają się jeszcze jaśniejsze, a głos nabiera metalicznego brzmienia. Mówi z młodzieńczym entuzjazmem: „Takim kwiatem będzie nowa Polska, która urodziła się z morza krwi, a teraz kształtuje się w bólu i trudzie. Ale na to trzeba wiele czasu, wiele trudu i wiele cierpliwości."

W ten sposób formułuje swój pogląd polityczny towarzysz G., gdański robociarz i weteran ruchu robotniczego.

*

Dyrektora M. zastajemy w restauracji, kiedy właśnie kończy soczysty befsztyk (dzień jest co prawda bezmięsny, ale pan dyrektor ma swoje stosuneczki). Ocierając śnieżną serwetą tłuszcz z mięsistych warg, dyrektor M. zwierza się nam poufnie ze swego politycznego credo. Jest zdecydowanym przeciwnikiem nowego porządku. Słowo „demokracja" wymawia ze szczególnie obraźliwym naciskiem.

— Powiedzcie sami, czy jest u nas demokracja? Terrrror — owszem! Rrrabunek na prrrostej drrrodze — zgoda, ale w żadnym wypadku demokracja. Warunkiem demokracji jest pra-wo-rząd-ność.

Z głęboką melancholią spoglądamy na resztki nielegalnego befsztyka i zastanawiamy się przez chwilę, co czcigodny rozmówca rozumie pod tym słowem.

— Nie martwcie się — rozwiewa nasz smutek dyrektor M. — Już niedługo wezmą ich za mordę (ich, to znaczy demokrację) razem z ich radami zakładowymi i reformą rolną. Anglia, panie, tego bałaganu i ograniczeń naszej suwerenności długo nie ścierpi.

Dyrektor jest dobrej myśli. Liczy na rychły wybuch trzeciej wojny. „Przeżyliśmy okupację, przeżyjemy i demokrację". Wierzy w Churchilla i Andersa. Mikołajczyka toleruje. Prowadzi ścisłą kartotekę peperowców i pepesowców do „późniejszego wykorzystania". Referendum ludowe uważa za oczywiste oszustwo demokracji, mające na celu odsunięcie wyborów. Żałuje, że zawiera ono tak mało pytań. Trzy „nie" wydają mu się zbyt skromną satysfakcją za ogrom poniesionych krzywd.

Wszystko to nie przeszkadza mu spijać najlepszej śmietanki z ośmieszonej demokracji, korzystać z uciech życia i cierpieć za miliony.

— Stoimy, panie, wobec narodowej tragedii — żegna nas z łezką w oku i z nogą na stopniu wytwornej limuzyny...

*

Zwiedzamy potężne warsztaty mechaniczne w okolicy Gdyni. Byliśmy tu przed ośmioma miesiącami. Wówczas po wypalonej, pustej ruinie hulał jeszcze swobodnie wicher. Dziś przechodzimy amfiladą niekończących się, widnych i czystych sal. Oprowadza nas po zakładach pełen twórczego entuzjazmu dyrektor D.

Dudnią i huczą wspaniałe, błyszczące maszyny. Wszystko to dzieło tutejszych inżynierów i robotników, owoc trudu wielu miesięcy. Te lśniące nowością i dyszące rozpędem giganty to cudem zgalwanizowane trupy, pazurami wydarty ziemi, przeżarty rdzą wojenny złom. Bóg jeden i ci ludzie drudzy wiedzą, ile pracy kosztowało przywrócenie życia pogruchotanym szczątkom. Ile krwawego trudu i nerwów włożono w czyszczenie, montowanie i dopasowywanie poszczególnych części.

— A dziś zakłady idą już pełną parą i najbardziej nawet precyzyjne części silników wykonujemy sami! — mówi ze źle ukrywaną dumą dyrektor D.

Mijamy olbrzymie garaże-warsztaty, gdzie obok zdruzgotanych wraków, zebranych z pól, stoją odremontowane i błyszczące samochody — cacka. Zwiedzamy tapicernię, elektrownię, halę akumulatorów. Oglądamy kino fabryczne na 500 miejsc z własną aparaturą dźwiękową, wzorowo urządzoną stołówkę, spółdzielnię, imponujące kuchnie, białe umywalnie i izbę chorych. Przypominamy sobie naszą wizytę sprzed 8-iu miesięcy i przecieramy oczy. Stoimy wobec cudu stworzenia rzeczy wielkich z niczego. Inaczej tego określić nie można.

Ale wszystko to razem wzięte nie jest najważniejsze. Najważniejsi są otaczający nas ludzie. Przechodząc przez zakłady mamy nieustanną świadomość, że jesteśmy czujnie obserwowani. Setki oczu spijają z naszych ust każde słowo. Każde nasze zdanie pochwalne jest natychmiast przekazywane dalej i rozjaśnia setki twarzy. Tu nie ma obojętnych najemników. Każdy z tych monterów, robotników, czy inżynierów włożył krwawy trud wielu miesięcy w wydarcie zakładów z paszczy molocha wojennych zniszczeń. Te warsztaty nie są dla nich jedynie miejscem pracy, które opuszcza się po odbębnieniu urzędowych godzin i o które się nie dba. Warsztaty stanowią własność robotników i robotnicy mają poczucie tej własności.

Tu nie trzeba rozprawiać o polityce, ani zadawać zbędnych pytań. To, co widzimy, przemawia silniej od słów.

*

Literat X. nie angażuje się politycznie. Dotychczasowe koleje życia uwalniały go jakoś od odpowiedzialności za własne losy. Brak odpowiedzialności przeszedł w krew. Organicznie nie znosi brania udziału w „stawaniu się" czegoś, choćby tym czymś była własna ojczyzna. W niewoli otrzymywał paczki Red Cross'u, po wojnie paczki UNRRA. Wierzy święcie, że z czasem nadejdzie zagraniczna przesyłka z gotową Polską, taką właśnie, jaką sobie wymarzył. Nie jest reakcjonistą. Uważa się za demokratę, ale chciałby demokracji innej. Jakiej? — z tego sam sobie jeszcze nie zdaje dokładnie sprawy.

Na razie słucha przemówień Churchilla i z niepokojem obserwuje podejrzane ruchy wojsk rosyjskich. Rzeczą najtrudniejszą do zniesienia dla niego w nowej rzeczywistości polskiej jest brak pewności, który z obozów politycznych ostatecznie zwycięży. Gdyby miał tę pewność, byłby skłonny do daleko idących koncesji, zadeklarowałby się niewątpliwie i przystąpił do twórczej współpracy, gdyż „w gruncie rzeczy" jest szczerym patriotą. A tak woli się nie angażować. Nie współpracuje z żadnym oficjalnym ani nieoficjalnym pismem. Pisuje jedynie erotyki do swoich dwóch narzeczonych i handluje złotem. Miewa nieprzyjemne sny. Prześladuje go niepokój o przyszłość. Chętnie by się związał z partią, ale nie wie: — PPR, czy PSL.

Przeklęta niepewność zabija go. Swojej opinii o referendum nie chce nam wyjawić. Na wszelki wypadek udziału w głosowaniu nie weźmie.

*

— Stawiacie mnie w kłopotliwej sytuacji — mówi z lekka zarumieniony, młodziutki oficer marynarki. — Tyle już wypowiedziano mądrych i głębokich ocen politycznych. Cóż ja? Jestem tylko skromnym „demokratycznym oficerem", to znaczy, że stopień mój wywalczyłem sobie od prostego żołnierza w lesie i na froncie, co mi zresztą wytykają jeszcze ciągle jako coś niegodnego. Przyjemne to nie jest, ale wiem, jak ciężko zwalczać zakorzenione przesądy. Zresztą mam jeszcze wiele braków, jak wszystko w nowej Polsce. Zbyt szybkie było tempo budowania. Ale braki staram się usuwać. Kładę w to dużo pracy.

— Kwestia udziału wojska w referendum i w wyborach? Cóż, ja i moi koledzy walczyliśmy w czasie wojny za ojczyznę nienajgorzej. Więc byłoby dosyć głupio i niesprawiedliwie odsuwać właśnie nas od udziału w aktach decydujących o przyszłości państwa. Jasssne! Co sądzę o samej treści referendum?—W imię tej treści poszedłem bić się z Niemcami. Ponieważ brak czasu nie pozwala mi na bywanie w kawiarniach, poglądu swego dotąd nie zmieniłem. Moja odpowiedź? Trzykrotne „TAK". Jasssne!

*

Pani Zula jest urocza. Ma zgrabne, opalone nóżki, pantofelki za dziewięć tysięcy złotych na monstrualnych obcasach i pasjami lubi cudzoziemców, którzy zachowują wdzięk nawet wówczas, gdy bywają ordynarni. Pani Zula spotyka się codziennie z panią Bubą, panią Tutą, z doktorem i inżynierem w modnej kawiarni, gdzie przy akompaniamencie melodii o „Mojej Warszawie" zaśmiewają się wspólnie z najnowszych dowcipów na temat demokracji.

Pani Zula ostro wypowiada się przeciwko sojuszowi polsko-radzieckiemu, ponieważ „wczoraj koło Orłowa pijany sowiet mało nas nie przejechał".

Kiedy w kinie speaker dodatku filmowego mówi, że Szczecin pozostanie na zawsze polski, pani Zula pochyla dyskretnie główkę do towarzysza i szepcze figlarnie: „Nie mów hop, pókiś nie przeskoczył".

Pani Zula jest zdecydowaną przeciwniczką parlamentu jednoizbowego, ponieważ pomimo najusilniejszych starań i grubej protekcji uzyskała w urzędzie mieszkaniowym zaledwie jeden pokój.

Pani Zula jest wrogiem reformy rolnej i nacjonalizacji przemysłu, ponieważ nie wie dokładnie, co się pod tymi nazwami kryje.

W gruncie rzeczy całe referendum zupełnie, ale to najzupełniej pani Zuli nie obchodzi. Mimo to, mrużąc śliczne oczy koloru morza, oznajmia nam z urzekającym uśmiechem: „Moja odpowiedź na referendum? Oczywiście, że trzy razy „NIE". Trzeba przecież być konsekwentnym".

Tuż koło naszych stóp szemrze morze. Jasne jak oczy pani Zuli. Niezgłębione, zagadkowe i — konsekwentne.

Korsarz hitlerowski w księdze „Daru Pomorza"

Po uroczystościach, związanych z ukończeniem nauk teoretycznych na Wydziale Mechanicznym P. S. M. w dniu 2-go bm., kilka osób zostało zaproszonych na pokład statku szkolnego „Dar Pomorza".

W rozmowie rej wodzi dyrektor Szkoły kpt. ż. w. Maciejewicz. W istocie, ma on najwięcej do opowiadania. Tyle lat pływał na statku! Opowiada żywo, gestykulując. Przejmuje się wspomnieniami.

Nagle przerywa swe opowiadanie i mówi: — Pokażę wam coś ciekawego!

Bierze z sąsiedniego stołu ozdobne pudło tekturowe, otwiera je i wyjmuje księgę w skórę oprawną. Przewraca kilkadziesiąt kartek i wskazując palcem na jedną ze stron, mówi: „Czytajcie"! Nachylamy się nad księgą. Wśród wielu innych, znajdujemy podpis:

Admir. Karl Doenitz.
Oberbefehlshaber zur See.
Kommandant der Festung Kiel.

Doprawdy, nie przypuszczaliśmy, że w księdze pamiątkowej statku szkolnego znajdziemy autograf jednego z największych zbrodniarzy wojennych, odpowiadającego teraz za swe czyny przed trybunałem sprawiedliwości w Norymberdze.

Podpis został złożony w dniu 6-go sierpnia 1936 roku w czasie wizyty „Daru Pomorza" w Kilonii, z okazji odbywających się tam regat olimpijskich. Komendant twierdzy wraz z innymi dygnitarzami złożył wizytę na statku i wpisał się do książki pamiątkowej.

— I temu draniowi warta musiała długo gwizdać honorowy salut, a ja nadskakiwać i najbardziej serdecznie przyjmować. Taki był nakaz ambasadora Lipskiego z Berlina! — mówi kpt. Maciejewicz.

Był to okres sielankowych stosunków polsko-niemieckich, nakazanych raczej z góry, a nie wypływających z uczucia obu narodów. Gdyby nie ten nakaz, wątpliwe, czy admirał niemiecki składałby wizytę kapitanowi polskiego statku szkolnego, niewojennego.

Obecnie upływa dziesięć lat od tego wydarzenia. W międzyczasie adm. Doenitz zrobił przy Hitlerze niebywałą karierę. Został Wielkim Admirałem, dowódcą morskich sił zbrojnych, dyktatorem w sprawach łodzi podwodnych, szefem korsarzy niemieckich, wreszcie zastępcą i następcą Hitlera. Po jego samobójczej śmierci podpisał akt kapitulacji Niemiec.

Dodać należy, że Doenitz opracował plan sforsowania Gdyni i Helu we wrześniu 1939 roku. „Kurtuazyjna" wizyta pancernika „Schleswig Holstein" w Gdańsku na kilka dni przed wojną i udział tego okrętu w obstrzeliwaniu Westerplatte i Gdyni były cząstką tego planu. Za te „zasługi" jedną z ulic gdyńskich nazwano — „Doenitzstrasse".

Bolesław Kuźmiński



Z pojezierza mazurskiego

WANDA KARCZEWSKA

NA ROZDROŻU *)

Obraz Margot przywrócił mu całą bolesną tęsknotę. Rozdzierał ze zniecierpliwieniem list od niej, myśląc zarazem, ileż to dni musi jeszcze upłynąć, zanim znajdzie się przy niej. Ach, i ileż trzeba dokonać, zanim się to stanie!

Margot w liście swym do Patricka odpowiadała, jakby przeczuła te pytania. Rozpatrywała szereg kwestii, które w swej kobiecej umiejętności postrzegania szczegółów umiała wyłuskać z zagadnienia ich stosunku do siebie, czego on nie zrobił, nie wychodząc poza ogólne ramy przewidywanej przyszłości. Pisała, jakby nie ulegało to najmniejszej wątpliwości: „Myślę, że Borgholm powiadomiłeś już o wszystkim. Dla ostatecznej likwidacji spraw (powiadomienie matki, że będzie mieszkała razem z nami na Mewiej Górze) możesz pojechać na dzień dwa po powrocie z tego rejsu. Potem przyjedziesz tutaj. Chcę, żeby Odetta, zanim odjedzie, zapoznała cię ze stanem majątku. Kiedyś myślałam, że ja ją w tym wyręczę, teraz jednak sytuacja się zmieniła. Tu potrzeba przede wszystkim silnej, męskiej ręki, jaką ty posiadasz. Ja będę ci pomagała, myślę jednak, że niedługo. Ciąża, rodzenie i wychowywanie dzieci, które pragnę mieć z tobą, będą mi zabierały dużo czasu. Dlatego ty jesteś tu potrzebny. Potem gdy dzieci nasze dorosną, a ty znudzisz się mną — będziesz mógł, o ile wtedy zechcesz — wrócić na morze..."

Patrick oniemiał. Wrażenie było piorunujące. On miał porzucić morze! Cóż za szalony pomysł! I z jaka obojętnością pisze ona o tym! Wyskoczył z kajuty, prawie pobiegł do kapitana. Ten spojrzał pytająco:

— No?

— Ona pisze, że ja mam rzucić morze!...

Eryk Börlinger popatrzył na niego uważniej, jakby chciał przejrzeć sens jego poruszenia. Odpowiedział wymijająco pytaniem na pytanie:

— A ty co sądzisz o tym?

— Ja?! — wpółotwarte usta młodego oficera wyrażały szczyt zdumienia. Jakto i on, marynarz, stary wyga morski, pyta o to? Wybuchnął prawie: — Jakto, co ja? Ja nie miałbym już więcej pływać?

Eryk Börlinger odwrócił spokojnie głowę. Odrzekł obojętnie:

— Dlaczego byś nie miał rzucić, skoro ją kochasz...

Ostatnie słowo wyrzekł niemal z trudem.

Patrick zamknął usta. Zacisnął wargi — tylko oczy jego wyrażały jeszcze bezgraniczne zdumienie, niewiarę w to, czy dobrze słyszy. Oszaleli! Oboje oszaleli! Rzucić morze! Teraz, gdy był już u kresu wysiłków o zdobycie jakiego takiego stanowiska! Po tylu latach!

W tej chwili miał przed oczami całą swoją przeszłość: — lata, w których jako paroletni szkrab wystawał na nabrzeżu z rękami w kieszeniach kusych porciąt, przerobionych ze starych roboczych ubrań ojca, patrząc, jak dźwigał on skrzynie, wory i belki z wyładowanych po burty statków. Ach, jakże go korciło wtedy wślizgnąć się na pokład, gdzie kręciły się niewiele większe od niego chłopaki okrętowe, dotknąć łańcuchów, lin, kluz, wściubić nos do kotłowni, pomyszkować po kubryku, zajrzeć do rozwartych czeluści luków! O tym, by dostać się na niedościgłe wprost wysokości mostku kapitańskiego, zaczął marzyć o wiele później. Tamto, to była żyłka awanturnicza, mostek — to ambicja, jeden z najsilniejszych motorów życiowych proletariackiego dziecka. Nie dźwigać, jak ojciec, ciężarów, nie być popędzanym, poganianym, spoconym wołem roboczym, ale wspiąć się wyżej, by móc, jak ten ze złotymi epoletami innym rozkazywać, co robić.

Pamiętał, jak kiedyś w Kalmarze, mając wtedy już coś dziesięć lat, obserwował przez pół dnia manewry norweskich frachtowców. Myślał potem przez parę dni o tym, nie śmiąc wyjawić rodzicom swych pragnień chłopięcych. Na pytania matki — „o czym tak przemyśliwasz?" — odpowiadał wymijająco. Miałże mówić, że chciałby jak ten kapitan z „Norwega" stać wysoko na mostku, ogarniać poważnym spojrzeniem wody basenu i rozkazywać ludziom — jak jaki władca? A ludzie, żeby kręcili się, zwijali jak trusie z podniesionymi uszami, a dzwonki, żeby ino dzwoniły, a maszyny dygotały...

Bał się powiedzieć matce. Kto wie, ile pieniędzy trzeba na to, by wyuczyć się na takiego z trzema paskami na rękawie! Skądże by to jego ojciec wziął tyle örów? Z tego dźwigania skrzyń, czy worów? Korci go jednak, musi powiedzieć matce. Postanawia więc zapytać ją tak, żeby to wszystko jak najmniej wyglądało na czyste podobanie się. Nauczył się wreszcie z domu tego podchodzenia do wszystkich zjawisk z pytaniem: „Czy to się opłaci?" Rzucił więc niby niedbale, coś tam dłubiąc laubzegą — nie mógł tylko pozbyć się pobłysku w oczach i rozgorączkowania w twarzy:

— Słuchaj, jak myślisz, ile taki kapitan z tysiąctonówki może zarabiać?

Matka pokiwała głową:

— A bo ja ci wiem... Juści, chyba z dziesięćkroć tyle, co twój ojciec.

Chłopak aż drgnął cały. Oczy mu się rozjarzyły:

— Dziesięć razy tyle, mówisz? Na pewno?!

Skoczył, chwycił się jej rąk i wykrzyknął błagalnie i radośnie zarazem:

— Mama!

— A ciebie co znowu opętało? Ślepia ci się świecą jak portowe latarnie...

Wysapał wreszcie:

— Wiesz co, mama?

— No?

— Ja... ja...

— No...? Co ty...?

— **Ja chyba będę kapitanem!...**

Patrickowa popatrzyła na chłopaka i — roześmiała się głośno:

— A bądźże sobie nawet admirałem!

Od tego się zaczęło.

I to wszystko stanęło mu teraz przed oczami. I jeszcze — jeszcze lata późniejsze, gdy z desek lada jakich zbijał z rówieśnikami krypy u brzegów i topił się w nich; potem, gdy jako spory już podrostek wygrzebał z diuny piaszczystej stary, porzucony wrak kutra rybackiego, wyremontował go i wybrał się z flotyllą rybacką na połów. Prawda, wszystko to działo się u wybrzeży. Ale gdy rybę przywiózł, sprzedał i matce pierwsze zarobione pieniądze z dumą wręczył, już się nie śmiali, że będzie admirałem. Pokręcili tylko głowami, a wieczorem, kiedy już zasypiał, wyjął ojciec z kufra jakąś skrzyneczkę i coś tam z matką rachował, przemyśliwał, aż wreszcie wyrzekł:

— Starczy.

Nazajutrz Gutek obleciał wszystkich kompanów od swoich morskich wypraw z wieścią, która go tak ponosiła, że o mało trzewików nie pogubił. Tylko tyle, że otwierał drzwi i rzucał od progu: „Peter, bywaj! Idę do szkoły morskiej!" I — już go nie było.

A potem lata nauki, mundur szkolny, praktyka na żaglowcu szkolnym, wspaniałej brygantynie, której pierwszy widok pod pełnymi żaglami aż go zatknął niemotą. Wprawdzie potem najadł się na nim niejednej biedy. Starsi koledzy upierali się obrzydzać młodszym marynarski zawód, żeby to niby zostali w nim najmocniejsi, najwytrwalsi, chłopy na schwał. Nałykał się i wstydu, i naharował się ile wlezie, ale — trzeba wiedzieć—im żmudniejsza jest droga do przyszłości, tym ta przyszłość bardziej cenna i umiłowana.

A potem egzamin, praktyka znowu i wreszcie pierwsze opłakane stanowisko na węglowcu, który poszedł wkrótce na dno. Potem radość ze stanowiska na m/s „Karlskröne", pensja, przysyłana matce i Selmie, szacunek rówieśników w Borgholmie, robotników, rzemieślników, kupców, razem z nim dorastających ongiś i kiwanie głowami ich rodziców, którzy mówili: „Popatrzcie ino, jak się ten Patricków chłopak wybił". Wreszcie, miłe uczucie traktowania go na równi ze sobą przez najszanowniejsze osoby w miasteczku, które jeszcze o jego ojcu mawiały: „Kto tam uległ wypadkowi? Kto? Patrick? A co to za jeden? Aa! Jakiś robotnik portowy. Biedny człowieczyna"....

Jakże błoga była radość matki, a duma Selmy, że postawiła na takiego właśnie chłopaka od Patricków, jakże przyjemna jej naiwna pewność, gdy snuła wspólną przyszłość: „Wiesz, Guciu, gdy będę już panią kapitanową Patrickową, to wtedy..." Śmiał się z tego, ale i pochlebiało mu to: — czyż wreszcie nie mógł być kiedyś kapitanem?

Pewnie, że z biegiem czasu, gdy już zaczął pływać, ten dość ważny motor — ambicje kapitańskie — stracił na sile działania. Ostał się w nim jako uosobienie dziecięcego, naiwnego pragnienia władzy. Fakt nie ulegał zresztą wątpliwości, że ten właśnie motor skierował go i pchał w górę w zawodzie, będącym jego istotnym powołaniem.

Ani się obejrzał potem, jak się przywiązał do swego życia marynarskiego: do rozchybotanego pokładu, kabiny z twardawą koją, do szerokich horyzontów, nocy gwiaździstych, mgieł na la Manche, portów i zatok. Klął na sztormowe kiwanie, pieklił się na wiecznie zajęty czas przez to pierońskie morze, że to mało kiedy do domu zajrzeć, ani się z kobietą przespać porządnie, ani też—matce przed zejściem ze świata życia sobą nie rozjaśnić. Wymyślał na to ciągłe uganianie się od portu do portu, niczym tramwajem od przystanku do przystanku. Ale, niechby kto powiedział: „Zejdź na ląd, skoro ci źle", — popatrzyłby i zapytał: Zwariowałeś, chłopie? Idź, powiedz doktorowi Larsonowi, żeby przestał leczyć, on też narzeka na przepracowanie... Albo zaproponuj, żeby jego syn, Olaf, przestał malować... Słyszałem, jak narzekał na swój zawód, że niewdzięczny, że trudna droga, że brak uznania, dochodów..."

A teraz ten tu—myślał Patrick, patrząc na obojętną twarz kapitana — takie smalone duby mi opowiada. I cóż on na to, Patrick, cóż ma rzec? Nic innego, tylko otrząsnąć się:

— Ależ to szaleństwo!

Kapitan wzruszył ramionami:

— Nie takie szaleństwa popełnia się dla kobiet. Ja... — głos mu jakoś nagle uwiązł w gardle — gdybym ja był na twoim miejscu, nie zawahałbym się ani chwili. Móc poświęcić coś dla istoty, którą się kocha...

Nie dokończył. I to właśnie miało swoją głęboką wymowę. Czy myślał o Odetcie, czy też o tej drugiej, której istnienie odkrył mu Niels, a Patrick stwierdził, znajdując jej ślad w kajucie kapitańskiej w postaci rękawiczki zamszowej, owego czegoś niebieskiego i pakietu listów?

Patricka mało to obchodziło teraz. Fakt, że ten człowiek go nie rozumiał, tak jak go nie rozumiała Margot, tak jak go nie pojmie nikt ze sfery posiadaczy. Czyż miał mu mówić o tych latach wydostawania się ze sfery robotniczej, czy o marzeniach chłopięcych o mostku kapitańskim? Posłyszałby może: „Ckliwość, romantyzm, sentymentalizm..." Nie, ci go nie zrozumieją. Dla Börlingera pozycja społeczna Patricka była obiektywnie rzeczą najobojętniejszą w świecie. Miernikiem jej oceny z ich strony było porównywanie z pozycją ludzi z ich sfery, podczas gdy on mierzył swoje stanowisko miarą przebytej drogi: — tęsknot chłopięcych, pragnień dziecka robotniczego, windowanego do górnych hierarchii społecznych za cenę ojcowskiego potu, własnych wysiłków i uporu w urzeczywistnianiu swoich zamierzeń.

Pomyślał teraz z odcieniem żalu o Selmie, czyszczącej pieczołowicie złoto jego guzików i naszywki na rękawie. Serce mu uderzyło mocniej, gdy wspomniał przesuwanie rąk matczynych po jego odznakach oficerskich. Powiedział do kapitana, patrząc przed siebie:

— Ja myślę... że jednak... nie zejdę na ląd. Nie sądzę, żeby to było konieczne.

Kapitan wzruszył lekko ramionami:

*) Fragment z powieści pt. „Dwa spojrzenia".

— Jak uważasz. Chcesz, zdaje się, dokonać niemożliwości: — pozostać marynarzem i jedynym mężczyzną wybranej kobiety w osobie jej męża. To ci się nie uda, bracie.

Patrick zacisnął szczęki. Po pauzie wyrzekł z odcieniem gorzkiej ironii:

— Mogłoby się zdawać, kapitanie, że zawodu mężczyzny nie można pogodzić z miłością do kobiety. Cóż w takim razie ma robić każdy z owych wiecznie podróżujących literatów w rodzaju Winda, czy malarzy, jak mój przyjaciel Rohr, skoro im przyjdzie ochota wstąpić w związki małżeńskie? Porzucić pióro, czy paletę?

Börlinger uśmiechnął się bladawo:

— Jest mała różnica. Oni jeżdżą, ale nie muszą. To nie jest warunkiem w ich zawodzie. W ostateczności mogą oboje prowadzić życie koczownicze, a nawet gdy żyłka podróżnicza mężczyzny wejdzie w kolizję ze skłonnością wybranej kobiety do życia osiadłego i zrodzi poważniejszy konflikt, to mężczyzna w takim Hjalmarze Windzie, czy Rohrze będzie się czuł nieszczęśliwy, ale literat, czy malarz w nich zyska tylko na tym. Ich każda klęska jako człowieka jest zwycięstwem jako artysty. Daje im materiał i podnietę do twórczości, co z kolei czyni przeżywanie tych klęsk mniej bolesnym. Tak, tak, przyjacielu, gdy się jest człowiekiem stworzonym do wielkich namiętności, powinnoby się umieć cośkolwiek tworzyć. Mieć możność wypowiedzenia się — obojętnie w jakiej gałęzi sztuki — musi dawać niewypowiedzianą ulgę. Cóż mają robić ludzie nieobdarzeni tak hojnie przez naturę jak Wind, czy Rohr, nie mogąc pogodzić zasadniczych zjawisk życia? Chyba tylko — pić.

Zapadła cisza. Obaj patrzyli na wzburzone wody kanału, przewalające się szaro-zielonymi cielskami fal. Wiatr dął z zachodu, nanosząc na pokład wilgotne owiewy, przejmując mimo wczesnej pory dotkliwym chłodem. Brudno - popielate niebo spowiło się w nieprzenikniony, nisko opadły całun.

Zaczął siąpić drobny mżysty deszcz. Statki żaglowe, płynące pobok na zachód, borykały sie ciężko na przeciwnym wietrze i fali. Mgła zaczęła opadać, zasnuwając horyzont i zacierając kontury kadłubów okrętowych. Przenikliwe jęki boj i wycia rogów sygnałowych odezwały się z lewa i prawa. Jak upiorne cienie zjawiały się i znikały statki żaglowe o skrzyżowanych piszczelach masztów i rej.

Patrickiem wstrząsnął dreszcz. Kapitan zadygotał od przenikliwej, chłodnej wilgoci. Podniósł kołnierz nieprzemakalnego płaszcza i rzekł:

— Trzeba by się na rozgrzewkę czegoś napić.

Patrick odpowiedział automatycznie:

— Można...

Po raz pierwszy pomyślał z uczuciem prawdziwie niewypowiedzianej ulgi o godzinach zamroczenia, które uwolnią go od konieczności roztrząsania tej jego sytuacji bez wyjścia.

JAN PAPUGA

OCALENIE*)

Przebudził się w jednej sekundzie. Całym ciałem odczuł raptowny wstrząs. W głowie poczuł ukłucie, które trwało przez chwilę. Zdawało mu się, że słyszy jeszcze końcowy grzmot detonacji.

Oprzytomniał zupełnie. Z głębi luku, przy którym była jego kabina, słyszał wyraźnie łomot i wstrząsy, jak podczas wielkich sztormów, gdy wywracał się źle ułożony ładunek. Nagle poczuł na sobie ciężar, przygniatający całe ciało. Ach, to ta cholerna górna koja, która często spadała mu na głowę — pomyślał i zaklął okropnie.

Tak, to była torpeda! — przemknęło mu nagle przez głowę. Podniósł rękami przygniatającą go koję i wysunął się spod niej. Czuł, że podłoga kabiny układa mu



się stromo pod nogami. Rufa zarzuciła w bok, pchnięta potężną siłą. Namacał kontakt i przycisnął go kilka razy. Bez rezultatu.

W zupełnej ciemności szukał teraz rękami ubrania, które zawsze kładł na ławie. Ubrania nie było. Sięgnął po lampkę, którą miał zawsze pod poduszką. Zaświecił. Z podłogi podniósł ubranie, buty, pas ratunkowy i szybko wybiegł z kabiny.

Świecąc stale, biegł do schodów. Z ich wysokości nagle jakby ktoś sfrunął w dół i zatrzymał się tuż przy nim.

— Joe — to ty? — usłyszał poczciwy głos Stylianosa.

— Tak — to ja — odpowiedział mu spokojnie.

— Chodź szybko! „Safona" tonie rufą...

Pobiegli szybko po schodach w górę. Stylianos pociągnął go za rękaw.

— Pójdziemy prawą burtą!

Torpeda uderzyła w przedostatni luk z lewej. Biegli obok siebie jak koty po wznoszącym się w górę pokładzie. Tak — rufa szybko szła pod wodę. Gdy wydostali się na pokład, szalupy z prawej burty już nie było. Widzieli ją o pięćdziesiąt metrów szczelnie zapełnioną, wolno płynącą pod wiosłami.

— Chodź, spuścimy sami lewą!...

Stylianos już biegł tam, wyprzedzając końcowe słowa. Pochylił się nad linami, przyciągającymi szalupę mocno do burty. Szarpnął kołek, chcąc go wyciągnąć i zwolnić szalupę. W kołek, jakby diabeł wlazł, siedział jak zamurowany.

Nie namyślając się, wyjął nóż i zabrał się do przecięcia lin. Zwijali się jak opętani. Aż szalupa odskoczyła od burty. Zachybotała i zawisła na taliach. Stylianos pierwszy wyrwał kołek.

Skoczyli teraz do talii. Joe grzmotnął, jak długi, zaplątując nogę w linach. Syknął, poczuł nieprzytomny ból w prawej dłoni, na którą upadł. Zebrał się jednak natychmiast. Odwinął talię z polera i popuszczał ją równocześnie ze Stylianosem. Kiedy nie czuł już ciężaru w rękach, wiedział, że szalupa osiadła na wodzie.

Będąc tylko w spodenkach i w pasie ratunkowym, rzucił teraz do szalupy dunkry, kurtkę zamszową i buty, po czym w ślad za Stylianosem skoczył na linę. Ledwie zawisł na niej, uczuł znów okropny ból w prawej dłoni. Przełożył lewą rękę niżej. Czuł, że leci w dół, — podchwycił szybko lewą. Tak, prawa ręka była do niczego. Pomagając sobie nogami, tylko na lewej ręce zsunął się w szalupę.

Stylianos odepchnął silnie wiosłem od burty statku i wziął się do wiosłowania. Joe ubierał się.

— Patrz! Patrz! To już koniec!..

Odwrócił się. Olbrzymi dziób szybko wznosił się w górę. Stanął pionowo. Mostek jeszcze był nad wodą. Przedni maszt kładł się równolegle z wodą. Dziób kiwał się mocno w tył, potem szybko wsunął się w wodę. W miejscu, gdzie zniknął, woda wygładziła się. Tylko srebrzyste łuski drgały lekko w bladej poświacie księżyca. „Safona" przestała istnieć.

Stylianos nic nie mówił. Nie wiosłował. Jego piękna, grecka twarz znieruchomiała. Może myślał o krótkim życiu „Safony", o banderze, której już nigdy nie będzie nosiła.

Joe nie był Grekiem. Dlatego nie odczuwał, jak Stylianos, utonięcia „Safony". Dla niego było obojętne, jaką statek miał banderę. Ten statek był dla niego tylko miejscem pracy i psiego życia. W ostatnich czasach tak się zagubił w świecie i zmieszał z ludźmi, iż przestał na to zwracać uwagę. Po ostatnich dwóch storpedowaniach — zbydlęciał zupełnie. Zrobił się szorstki i żył tylko zwierzęcym instynktem samozachowawczym. Żył po to, by odpierać lub odczuwać na własnej skórze razy, jakie mu zadawali ludzie.

Walka z morzem była dla niego zupełnie zrozumiała. Podłości ludzkiej nie starał się nawet zrozumieć, wiedząc, że jest to zupełnie niemożliwe. Kiedyś — już dawno, postanowił walczyć z nią bezwzględnie, całym swym bystrym umysłem, odwagą i siłą potężnych ramion. Nie żal mu było „Safony", że utonęła. Żal mu było tylko Stylianosa, na którego twarzy osiadł smutek. Tak, Stylianos był jego przyjacielem.

Wtem doszedł ich słaby odgłos wybuchów bomb głębinowych z tej strony, gdzie poszedł konwój.

Stylianos włożył wiosła do szalupy. Wiosłowanie było zupełnie bezcelowe. Ustawili maszt, postawili żagiel. Z wiatrem z prawej, szalupa wzięła kierunek ku wschodowi.

Joe ujął ster zdrową ręką. Wiedział, że północna Irlandia jest na wschodzie, około czterystu mil od nich. Dzielił się swoimi przypuszczeniami ze Stylianosem. Sterował według gwiazd, migocących na bezchmurnym prawie niebie. Był już maj i wiatr mieli z południa, więc nie odczuwali zimna.

Stylianos wyjął lampę naftową z dziobu. Łatwo odkręcił odkrywkę blaszanego pudła. Wyciągnął kilka rakiet i przygotował je sobie pod ręką.

— Wystrzelimy jedną — co?

— Warto — może jaki wojenny nawróci...

— Nie sądzę, za dużo roboty mają. Jest więcej łodzi podwodnych niż wojennych...

Na przekór własnym słowom — podświecił. Rakieta z sykiem strzeliła w górę, zakreśliła na niebie nierówne półkole i spadła w wodę. Patrzyli uważnie wokoło, nikt im nie odpowiadał. Byli zupełnie sami. Stylianos długo nic nie mówił, może zapadł w drzemkę. Wreszcie ocknął się i zamamrotał:

— Gdy się zmęczysz, obudź mnie. Nie spałem już dwadzieścia cztery godziny. Po czym wcisnął się między ławki na podłogę szalupy.

Joe sterował w dalszym ciągu na wschód. Po dłuższym czasie zauważył, że niektóre z gwiazd zmieniły położenie. Wiatr się nie zmieniał. Sterowanie nie męczyło go.

— Piękna pogoda — cieszył się jak dziecko. — Tydzień tylko takiej — i jesteśmy w Irlandii. Gorzej, jeśli przyjdzie



sztorm, przewróci nam szalupę i zepchnie potem na północ, gdzie ani statki nie chodzą, ani ludzie nie żyją.

Wypatrywał wokoło jakichś świateł lub cieni. Nie zobaczył nic. Woda aż do horyzontu szła małymi falami z wiatrem. Księżyc był już blisko wody. „Wkrótce zajdzie" — rozmyślał, — „ale i tak zostaną gwiazdy". Spod ławek dochodziło głośne chrapanie Stylianosa. Plecami oparł się o rumpel, i tak sterując, oglądał zranioną dłoń. Zauważył, że każdy ruch w napięstku jest bardzo bolesny. Przy zamknięciu dłoni wymacał coś jakby duży nabrzmiały mięsień, którego przedtem nigdy nie miał.

Skończywszy szczegółowe badania, z powrotem ujął ster zdrową ręką. Nie czuł zmęczenia. Było to raczej znużenie na skutek jednostajności siedzenia i patrzenia w te same gwiazdy, w horyzont i wodę. Pół drzemiąc świadomie czy podświadomie utrzymywał kierunek. Oczy mu się zamykały czasami na dłuższą chwilę. Zauważył wtedy, że może kierunek wyczuwać parciem steru. Kiedy otwierał oczy, zawsze kierunek był ten sam.

Naraz wyczuł dziwne kiwanie. Usłyszał łopot żagla. Otworzył oczy, zobaczył, że szalupa wyszła pod wiatr, który ją popychał. Za długo widocznie drzemał. Potrząsnął głową. Skoczył do żagla, chwycił wiatr i znów usiadł przy sterze. Spod ławek rozlegało się coraz silniejsze chrapanie. Wystawił twarz na wiatr. Czuł się nieźle po małej drzemce.

Po chwili odwrócił się za siebie. Księżyc był już prawie nad samym horyzontem. Dłuższą chwilę wpatrywał się w jego kształt. Z boku wychodziły czarne chmury. „Zmiana pogody"—przemknęło mu przez głowę. Obserwował je z pewnym niepokojem, chcąc zgadnąć, co przyniosą. Naraz dojrzał ciemniejszą plamkę, podobną do znanych na morzu sylwetek. Czyżby statek?..

Wpatrując się z zapartym tchem, upewniał się — dziwny cień przesuwał się w jego stronę. Po dziesięciu minutach przysiągłby, że to statek, idący zygzakiem. Wolno puścił wtedy ster i skoczył między ławki, gdzie leżał Stylianos. Szarpiąc go za ramię, zakrzyknął w radosnym podnieceniu.

— Wstawaj, jakiś statek — o tam!..

Stylianos od razu skoczył na obie nogi. Wystrzelił natychmiast dwie rakiety, jedną po drugiej. Ze statku nie pokazało się żadne światło. „Czyżby nie zauważyli"? — myśleli sobie.

— Musimy za wszelką cenę przybliżyć się jak najszybciej do jego kursu — mówił Joe. Nie spuszczał statku z oka, starając się wleźć mu na kurs.

Na szczęście, statek szedł prosto na nich. Stylianos chwycił za lampkę elektryczną. Słał im teraz światłem S. O. S. raz po raz. Statek był już blisko. Na mostku dojrzeli małe niebieskie światełko. Zobaczyli ich widocznie. Takież światełko pokazało się tuż przy burcie. Słyszeli, jak marynarze wyrzucali trap. Statek stawał prawie na miejscu. Z wysokiego dziobu ktoś krzyczał do nich basem po angielsku:

— Łapcie linę!

Zrozumieli w mig. Stylianos uwiązał linę do przedniej ławki. Statek wciąż szedł dosyć szybko. „Pięknie będzie" — myślał — „jeśli na statku łagodnie nie popuszczą". Śruba pracowała „całą wstecz", aż słychać było drżenie statku.

Na statku myśleli tak samo, jak Stylianos. Popuścili łagodnie. Mocna rzutka wyprężyła się stopniowo, naciągnęła jak struna, jednak nie pękła. Szalupa przyszła pod samą burtę. Na pokładzie kilku marynarzy, przechylonych na relingu, wpatrywało się w nich.

Lekki trap zleciał do szalupy. Stylianos chwycił go w powietrzu i biegiem wspiął się w górę. Joe bardzo wolno szedł za nim. Podciągał się lewą ręką, prawą, nie zważając na ból, nieco sobie pomagał. Gdy podszedł do relingu uczuł, że ktoś schwycił go za kołnierz, inni — pod ramiona i w powietrzu przesadzili przez reling.

— Czy to wszyscy już?—posłyszał ostry głos tuż przy sobie.

— Wszyscy! — odpowiedział wyraźnie.

Po chwili siedzieli w salonie. Pili gorącą herbatę i jedli olbrzymie kawały szynki. Odpowiadali oficerom na sto najrozmaitszych pytań. Trzeci oficer ściągnął bandażem chorą rękę Joe'a i steward zaprowadził ich do kabiny zapasowej.

Bez rozmowy rozbierali się i kładli w koje. Po całonocnej walce położyli się na miękkich materacach, niczym zawieszeni w powietrzu, przykrywając się białymi, włochatymi kocami.

Tak — Stylianos mógł sobie chrapać teraz, a Joe śmiać się ze spadającej mu na głowę koi.

RYSOWAŁ WITOLD ZAWADZKI



*) Fragment z noweli pt. „Jego maleńka Very".

ZYGMUNT FIJAS

O książkach, rybach i baryłce rumu

Jestem w niemałym kłopocie. Zostałem zaproszony do napisania felietonu o morzu, na którym nie byłem, po którym nie pływałem i którego pejzaże znam tylko za pośrednictwem Jaxy.

Z morzem to było u mnie tak:

Kilkanaście lat temu przeczytałem pewien romans morski i postanowiłem porzucić stały ląd. Później, ponieważ rodzice zabronili mi oddawać się lekturze tego rodzaju, jakoby ze względu na mój młodociany temperament, który mógłby mnie pchnąć na fałszywe tory, musiałem romanse morskie zarzucić. Lecz pewnego dnia za cztery Hondurasy i jedną Gujanę wypożyczyłem książkę, która po przejściu przez cenzurę domową okazała się nie „Pojatą, córką Lizdejki", jak oszukańczo wskazywał tytuł, lecz emocjonującym romansem morskim z życia korsarzy. Książkę tę przeczytałem jednym tchem.

Pamiętam jak dziś bohatera tego utworu. Był to bardzo piękny mężczyzna z czarną jak smoła brodą i oczyma, płonącymi jak dwa węgle. Czaił się na niego z siekierą jakiś drab z wąsikiem kształtu dwu szczoteczek do zębów, lecz po samej minie owego zbira widać było, że taki nędzny szczur lądowy absolutnie zwyciężyć nie może.

I oczywiście, nie zwyciężył. Został zjedzony na tratwie koło wysp Galapagos, czerwony zaś korsarz, który jak się okazało był nieślubnym synem Skórzanego Garnuszka, wodza Inczu-Czeczuanów, pokonał człowieka z wąsem jak dwie szczoteczki do zębów, sam zaś uratował się



wpław i zginął później w walce z handlarzami skalpów.

Była to opowieść z serii „Znalezionych w zakorkowanej butelce". Autorem jej był zapewne jakiś marynarz słodkowodny, albo jakiś wybrakowany kucharz okrętowy. Opowieść została znaleziona w butelce odkorkowanej, ale skutek jej był piorunujący. Kilkanaście dziewcząt, zamierzających wstąpić w związek małżeński z kilkunastu Czerwonymi Korsarzami, otrzymało za pośrednictwem rynien listy zrywające, kilkunastu zaś kandydatów na piratów postanowiło po przeczytaniu tej książki zerwać raz na zawsze z cywilizacją, zezwalającą na handel skalpami. Potem w czasie palenia ognisk wszyscy wodzowie postanowili spędzić najbliższe wakacje na wodach otwartych. Szereg balii, znalezionych w gęstwinie nad rzeką, to pierwszy krok na tej drodze.

Pewnego jednak dnia cały spisek odkryto, całą naszą podziemną działalność marynarską jak najbezwstydniej zdekonspirowano, główny zaś herszt tej wyprawy, wzięty w krzyżowy ogień klapsów, puścił farbę. Odtąd za każdym razem musieliśmy przynosić zaświadczenia, tyczące się naszej bytności w szkole.

Przyznam się szczerze, iż po tej wsypie bardzo mi morze obrzydło. Nie można było grywać w piłkę, ani nic. Wreszcie odwróciłem się zdecydowanie od kunsztu żeglarskiego. Uwagę moją zajęło życie murzynów nad jeziorem Czad, które w końcu ustąpiło miejsca czysto lądowej kryminalistyce. Ale gdzieś na trzecim planie morze wciąż powiewało „białymi szyjami łabędzi, prujących kryształ mórz" (a jakże!), łopotało białoskrzydłymi żaglami łodzi bukowych Jana z Czarnolasu, albo chlupotało galarami Sebastiana Klonowicza.

I już postanowiłem wyjechać do Gdyni statkiem rzecznym, oczywiście dla większych wrażeń, już obiecywałem sobie nagrodzić z nawiązką straty, jakie poniosłem na skutek przebywania na suchym lądzie, gdy wybuchła wojna.

Od tej chwili mój kontakt z morzem urywa się. Jedynym łącznikiem pomiędzy mną a Bałtykiem, staje się zakupiona w Toruniu muszla z Gdyni. Leżała ona na ko-



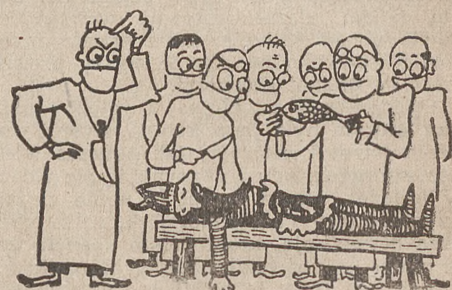
modzie, pomiędzy fotografią jakiejś chudej jak śmierć postaci w strażackim hełmie, a obrazkiem przedstawiającym kilka osób na pjasku. Głos tej muszli, szczególnie w wieczory zimowe, do złudzenia przypominał mi żałobny poszum jesiennych wiatrów. Zawsze zdawało mi się, iż tak winien wyglądać żałosny skwir morskich sosen, kiedy wybrzeże pustoszeje i kiedy wichry poczynają swój jesienny koncert.

Później takim łącznikiem stały się ryby. Przedostają się one do naszych żołądków wszelkimi drogami. Zrazu wywołują u nas zgagę, podobnie jak u ludzi wybrzeża obecnie dorsze, lecz z biegiem czasu, gdy okazuje się, że makrele otrzymywane przez nas w pasku wcale nie pochodzą z morza Północnego, lecz z naszego polskiego Bałtyku, radość naszych żołądków staje się spontaniczną manifestacją serc.

Rok 1946-ty, to ważna data w dziejach naszej marynistyki. Wtedy obecny redaktor „Wiatru od Morza" zapoznaje się z niejakim Zygmuntem Fijasem, stojącym obok niego na redzie w Proszowskim. Obaj marynarze, zwęszywszy zbliżający się fordewind, biorą nogi za pas i prują do Krakowa, celem wydostania się na pełne morze. Stąd dryfują z powrotem po swe kufry, aby niebawem, z wiatrem na rufie, sterować do swych portów macierzystych na dalszy rejs.

Niestety, u podpisanego „dalszy" ów rejs odbywa się w wyobraźni. Jego znakomity towarzysz wędrówki na pewno już siedem razy był w Szwecji i najmniej trzy razy w Danii, a podpisany wciąż oblicza suche odległości pomiędzy Łodzią, a Gdynią, Krakowem, a Sopotem, dławi się kawałkiem sztokfisza, tak sztywnego jak kawałek mumii sprzed 111 tysięcy lat i kto wie, kiedy Neptun pozwoli mu wypłynąć z wód śródlądowych.

W związku z rybami warto wspomnieć jeszcze tzw. jazgarza. Ryba ta pojawiła się u nas w 1945-ym roku, stając się powodem wielu przedwczesnych zgonów. Przez całe drugie półrocze 1945-go roku udawała z powodzeniem sardynkę, po czym wycofała się poza obręb stołówek i już więcej nie pojawiła się na stałym lądzie. Rybę tę, znaną przez Ptolemeusza, jak i Pliniusza Starszego, opisywaną w „Historia naturalis" przez tego ostatniego, odnajdują uczeni obraz częściej w stanie niestrawionym w



zwłokach wikingów i kto wie, czy nie ona stała się powodem zgonu naszych pierwszych rodziców.

Mamy tu u nas piklingi, uliki, mamy swe brzany i kiełbie. Pływają z przeróżnymi flądrami i u nas przeróżne byczki w tomacie. Nie mamy jednak tego, co wy tam macie, ludzie Wybrzeża. Nie mamy morza na lekarstwo.

Wiemy, że to morze u was się marnuje, że po prostu nie wiecie już, co macie z nim robić. Wiemy, że wybierając się w głąb stałego lądu zmieniacie po trzykroć swe odzienie, ponieważ cuchniecie jak kanadyjskie skunksy. Wiemy, że Związek Zawodowy Kominiarzy Okrętowych ma wam ufundować nagrodę morską za chodzenie po lądzie, od którego zdążyliście się odzwyczaić, wiemy, że nie ma jeszcze wśród was bosmanmata naszej marynistyki Artura Marii Swinarskiego, a jest poeta Morski. Że malują was nasi znakomici maryniści Studnicki i Strzałecki, że ryją was w glinie znani powszechnie rzeźbiarze marynistyczni Karny i Wnuk. Że opiewają was majtkowie tej miary, co Lau i Barnaś. Wiemy, ile kilometrów bieżącej powierzchni morza oddaliście już pod żeglugę. Że wszyscy wiecie, gdzie zostały wrzucone pierścionki, których dotychczas nurkowie nie mogą wyciągnąć, wszystko wiemy.

Jednego tylko nie wiemy: — kiedy zniosą zakaz wywożenia dóbr poniemieckich w głąb lądu. Wiemy bowiem, że ktokolwiek wybiera się na stały pobyt nad morzem — kocha je, jest gotów na dnie jego lec. Ale, na dwadzieścia pięć tysięcy baryłek irlandzkiego rumu! — my też kochamy morze!!! Też z wami chcemy „na dnie jego lec". Dajcie więc znak, kiedy będzie wolno przewozić bagaż podróżny, bo już z niecierpliwości nie możemy „wytrzymać".

RYSOWAŁ WITOLD ZAWADZKI

LEON ROPPEL

Prawo o rozbitkach i korsarzach
w dawnej Rzplitej

Dziś jeszcze mieszkańcy Wybrzeża zbierają **„byty"**, czyli „zdobycz rybacką" (z niem. Beute) w postaci desek, czy innych materiałów, jakie po każdej burzy przypływają do brzegu.

Istniało kiedyś powszechne prawo, że rzeczy rozbitków morskich, wyrzucane na ląd, stanowiły własność prawną tych, którzy je zebrali. Prawo to, tzw. **ius naufragii**, należało do najniesprawiedliwszych i najbezwzględniejszych, toteż wnet zostało w Polsce zniesione.

Odnośnie Liwonii, ongiś naszej sąsiadki, stwierdza rozporządzenie króla szwedzkiego z dnia 6-go grudnia 1697-go roku, zawarte w „Sammlung d. Gesetze, welche das heutige livländische Landrecht enthalten" Riga 1821, T. II. str. 1493), że wciąż jeszcze zdarzają się wypadki „niechrześcijańskiego i jedynie między poganami spotykanego okrucieństwa", rabania i palenia statków, wyrzuconych przez burzę na brzeg, korsarstwa, łącznie z mordowaniem rozbitków, umyślnego powodowania rozbicia przez palenie fałszywych ogni w dzień i w nocy oraz usuwania przepisanych znaków. Przewinienia tego rodzaju karano toporem, torturami oraz kontrybucjami i konfiskatą majątku.

Za ratowanie ładunku przyznawano, według obowiązujących praw morskich (przede wszystkim szwedzkich), oddanie połowy wartości uratowanego dobra, jeżeli jego wartość wynosiła 60 talarów, oddanie jednej czwartej, jeżeli wartość wynosiła do 240 talarów, jednej zaś szóstej wartości ładunku, jeżeli wartość jego przekraczała sumę 240 talarów, o ile sąd nie zarządził inaczej.

Rozporządzeniem z dnia 28-go kwietnia 1785-go roku i rozporządzeniem z dnia 24-go marca 1787-go r. ustalono wysokość wynagrodzenia za uratowanie statku, czy okrętu. Jeżeli rozbicie statku, czy katastrofa nastąpiła w odległości jednej wiorsty od brzegu, pobierano jedną czwartą wartości uratowanego dobra. Jeżeli rozbicie nastąpiło bliżej brzegu, pobierano jedną szóstą część. Za ratowanie ludzi nie otrzymywano wynagrodzenia. Za pomoc udzieloną przez inny statek wynagradzano wedle umowy albo postanowienia sądowego.

Królowie polscy wcześnie znieśli „ius naufragii". Naród polski nie chciał, by wzbogacano się na nieszczęściu bliźnich. Toteż w imię miłości chrześcijańskiej Kazimierz Jagiellończyk, Zygmunt Stary i Stefan Batory nakazywali opiekować się wszelkiego rodzaju rozbitkami.

Porównując uzasadnienie wspomnianego wyżej rozporządzenia króla szwedzkiego Karola z listem naszego króla Stefana Batorego do miasta Lubeki, nie można się po prostu oprzeć zachwytowi nad głębokością i zacnością myśli tego ostatniego:

Jeżeli nie jest w mocy ludzkiej odwrócić rozbicia okrętów, to niegodnym jest ciągnąć z nich zyski. Jeżeli burza nieszczęśliwemu nie wszystko zabrała, dlaczegoż mielibyśmy być okrutniejszymi od wichrów i mórz! Ani my, ani nasi poprzednicy nie inaczej uważaliśmy rozbitków, jak za ludzi, którzy w nieszczęściu większe do naszej opieki mają prawo. Towary nieprzyjacielskich rozbitków kazaliśmy im powrócić, a ludzi wolno puścić kazaliśmy, bo sądzimy, że w rozbiciu nie byli oni nieprzyjaznymi, ani też szkodliwymi być mogli.

Potępienie przybrzeżnego korsarstwa przez Stefana Batorego nastąpiło w czasie pamiętnego buntu gdańszczan. Zuchwali mieszczanie po klęsce na lądzie pod Tczewem, zamknęli się w warownych murach swego miasta, ufając, że od strony morza będą zaopatrywani w żywność i posiłki. Wtedy to Stefan Batory ogłosił następujący uniwersał:

Wszem wobec i każdemu z osobna, komu o tym wiedzieć należy, tak z poddanych naszych jako i z ludzi postronnych itd.

Dla popierania przedsięwziętych przeciw gdańszczanom kroków wojennych, potrzebując siły zbrojnej na morzu, ukształcenie jej poleciliśmy urodzonemu Piotrowi Kłoczewskiemu, staroście małogojskiemu, sekretarzowi naszemu, oraz burmistrzowi i radcom magistratu naszego Elbląga, którym następujące stanowimy przepisy:

Nie chcąc, aby marynarze nasi fraibiterów (rozbójników morskich) postać na siebie przybierali, jak najsurowiej im zalecamy, aby się nie ważyli żadnych innych, prócz gdańskich, zabierać na morzu okrętów. Mianowicie, rozkazujemy im, aby szanowali okręty i wszelką własność najjaśniejszego króla imci duńskiego i jego poddanych, najjaśniejszego króla imci szwedzkiego i jego poddanych, i miast hanzeatyckich i żadnej statkom ich i płynącej na nich czeladzi nie czynili krzywdy. Okręty nasze chwytać mają tylko statki gdańskie, których całkowitą wartość, nic sobie z nich nie zastrzegając, marynarzom i dowódcom ich ustępujemy. Oprócz korzyści, stąd dla nich wynikającej, zabezpieczamy im żołd, jaki z wielmożnym starostą małogojskim umówiony będzie, który oni regularnie pobierać będą. Niemniej właścicielom okrętów, do tej wyprawy użytych, zaręczamy zapłatę, o jaką się z W. Kłoszewskim zgodzę oraz uwolnienie od tej służby przed zimą. Dla większego zaś jeszcze zachęcenia przyrzekamy właścicielom tych okrętów darowanie im cła, skarbowi naszemu winnego od towarów, którymi. powracając do siebie na zimę, okręty swoje ładować będą chcieli.

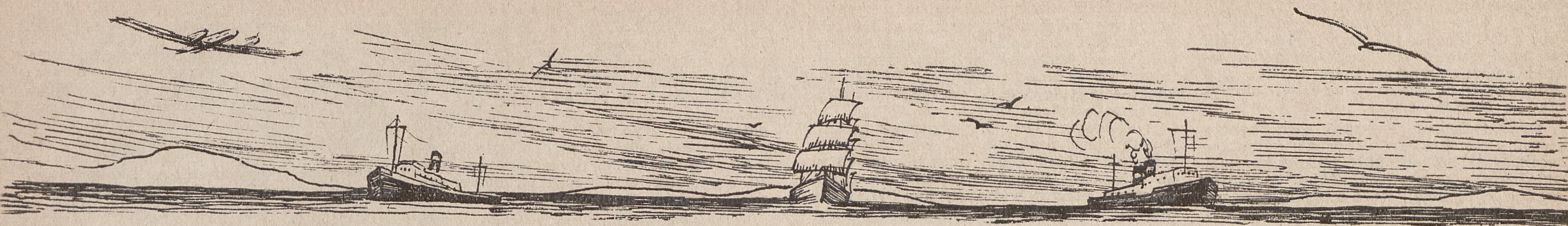
Dan w obozie pod Gdańskiem dnia 28 lipca 1577 r.

STEFAN BATORY

(Dokument powyższy ogłosił Edward hr. Raczyński w „Pamiętnikach do historii Stefana króla, Warszawa 1830 r.).



Sjesta poobiednia na jednej z wysp Oceanu Spokojnego.



Z dalekich mórz i lądów

*

Często słyszy się zdanie, że Francuzi są kiepskimi znawcami geografii, oburzamy się, że ten i ów Francuz czy Anglik nie wie, co to jest Przasnysz, lub Trembowla. Ale zapominamy, że narody te, w dziele rozszerzenia horyzontu geograficznego mają zasługi niespożyte, że mało jest takich zakątków kuli ziemskiej, gdzie by obecność przedstawiciela jednej z tych dwóch grup w mniejszym lub w większym stopniu nie dała się odczuć.

A my sami... bądźmy przez chwilę obiektywni. Znamy dobrze geografię Polski i ziem ościennych, ale jeżeli chodzi o tereny zamorskie, o dawno już odkryte części świata, tracimy pewność siebie, gubimy się i zdolni jesteśmy do popełnienia niejednej gaffy. Pamiętam jak przed wojną jeden z największych dzienników polskich uczynił Buenos Aires stolicą Brazylii, pewne wydawnictwo morskie Transvaal umieściło w Australii, a jedyny u nas słownik geograficzny, zdawało by się wyrocznia pod tym względem, poprzestawiał stolice w krajach środkowo - amerykańskich, ujście potężnej rzeki przerzucił o kilkaset kilometrów, nie mówiąc o innych mankamentach.

Spuśćmy jednak zasłonę na przeszłość. Była ona, pur sang, zaściankowa. Dziś powszechnie uznanym sloganem jest, że stajemy się narodem morskim, ale często jeszcze nie chcemy tego zrozumieć, że ażeby stać się narodem morskim, musimy raz wreszcie wydostać się z ciasnego kręgu problematyki bałtyckiej i operować pojęciami oceanicznymi, globalnymi. Wszak dziś szybciej się jedzie do Australii, niż za Władysława IV z Warszawy do Grudziądza.

Profesor australijski Trynbee, analizując ostatnie zdobycze cywilizacyjne i komunikacyjne, sformułował niedawno pogląd, iż „świat, jako całość, stał się tym, czym była do niedawna tylko Europa — to znaczy **jednym i niepodzielnym polem międzynarodowej akcji**". Baczmy, aby w akcji tej nie zabrakło udziału polskiego, udziału, który domaga się co prawda wysiłków, ale z punktu widzenia normalnego rozwoju narodu, jest absolutną koniecznością.

W tej myśli, pragnąc przyczynić się do przełamania w społeczeństwie naszym sklerotycznych przyzwyczajeń, do przetworzenia Polaka w typ prawdziwego obywatela świata, będziemy publikować stale opisy najbardziej egzotycznych i, jak się dotąd mówiło, nieważnych dla nas krajów, jak Beludżystan i Mysore, Salwador i Patagonia, Arizona i Wyspy Hawajskie, Oman i Ba-Kongo i tak dalej i tak dalej. Będziemy również pisali o zwyczajach dalekich ludów, o ciekawostkach przyrody egzotycznej, o eksploracjach i odkryciach, o wielkich podróżnikach.

Specjalną uwagę poświęcimy, rzecz prosta, polskiej działalności na obu półkulach, dawnym naszym pionierom, podróżnikom i obieżyświatom. Będziemy, na koniec, zamieszczali reportaże współczesnych podróżników polskich i — o ile okoliczności pozwolą, własne oryginalne korespondencje.

Pragniemy bowiem, aby „Wiatr od Morza" rozumiany był nie tylko jako „Wiatr od Bałtyku", który w skali ogólnoświatowej jest tylko małym, ubogim stawem, ale aby rozumiany był jako powiew od najdalszych mórz i oceanów, powiew o sile tak potężnej, że zdolny będzie wymieść z naszego kraju wszystkie pozostałości zaścianka.

Gdyż nie można dopuścić do tego, aby pod względem ignorancji i izolacji kulturalnej porównywano nas do dominium angielskiego w Ameryce — Nowej Zelandii.

W. S.



Budynek parlamentu w Canberra

WACŁAW SŁABCZYŃSKI

Australia incognita

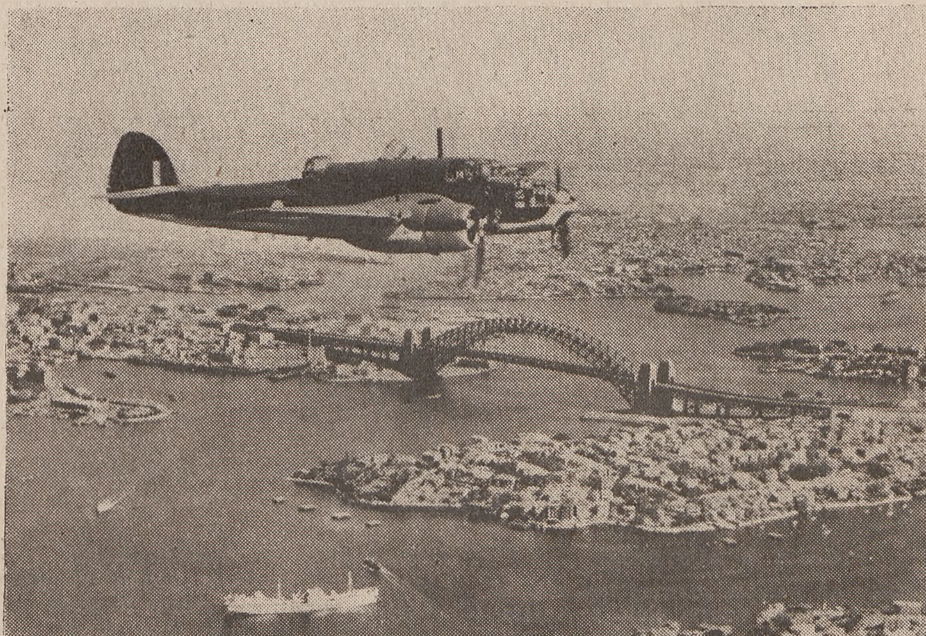
Dla przeciętnego schizotymika Australia to kraj kangurów, bumerangów, kraj, który wielu poetom wytrącił broń z ręki (nie ma już porównań „biel łabędzia", gdyż w Australii znaleziono łabędzie czarne). To kraj najniższych form bytowania — u tubylców, a jednocześnie najwyższej stopy życiowej — u białych. To wreszcie, wybaczcie przyjaciele australijscy, kraj posuniętej do absurdu zasady „splendid isolation".

Pod tym względem ta socjalistyczna rzeczpospolita prześcignęła nawet swój kraj macierzysty. I to wszystko w imię teorii czystości rasowej, tej teorii, za którą ludzkość nie tak dawno zapłaciła 40-ma milionami ofiar.

Gdzieś tam w pobliżu, w Holenderskich Indiach Wschodnich, na małej przestrzeni tłoczy się 70 milionów tubylców [1]) do garstki ryżu, a tutaj, na kontynencie dwudziestokrotnie większym od Polski i obejmującym 7.699.393 km kw., żyje komfortowo 7.196.622 ludzi. Ale cóż, wydając prawa przeciwko dopływowi innych ludzi, ustawodawcy uważali się za posłusznych woli Boga, który przeznaczył Australię „wyłącznie dla Południowego Imperium — dla Południowego Narodu". Uważali oni również, że mają pod tym względem placet nauki, której prawa, „równie niezmienne, jak boskie, ostrzegają rasy świata przed swobodnym mieszaniem się".

Byli co prawda teoretycy, którzy obliczali, że Australia mogłaby wyżywić do 200 milionów ludzi. Sami Australijczycy przyznają, że większą część kontynentu można otworzyć dla osadnictwa po pewnych inwestycjach. Niemniej południowi Brytonowie, w myśl zasady „Australia dla Australijczyków" — zdecydowani są utrzymać czystość rasową.

Pod koniec ubiegłego wieku czyniono nieśmiałe próby infiltracji Chińczyków, do robót najcięższych oczywiście, ale w porę zorientowano się w niebezpieczeństwie i wydano w roku 1901 pierwszy „Imigration Restriction Act". Tym razem skierowany on był głównie przeciwko czarnym i żółtym ludziom—„służebnym narodom świata". Podczas debat w parlamencie mówcy twierdzili, iż nie byłoby „fair" dla „narodu strupieszałego" (Chiny), mieszać się do przeznaczenia „najszlachetniejszej rasy na ziemi" (Australijczycy). Inni mówcy jednocześnie podawali w wątpliwość, czy niektóre narody europejskie, jak np. Włosi, są „cywilizowane" w australijskim znaczeniu słowa.



Ogólny widok Sydney

Na ogół panowała opinia, że wszystkie ludy Południowej Europy są „pół-kolorową rasą".

Toteż wkrótce potem, do wspomnianego wyżej aktu wprowadzono pewne „ulepszenia", a nie były to jeszcze modyfikacje ostatnie. Kiedy na przykład w roku 1927 przybyło do Australii 7.784 Włochów, zerwała się burza w parlamencie i były premier zawołał: „Czy Australia należy do Australijczyków, czy do pana Mussoliniego"?

Mimo, że cyfra Włochów wynosiła $^1/_{12}$-tą przybyłych w tym roku Brytyjczyków (93.352) — uspokojono wzburzoną opinię wydaniem zarządzeń o kwocie. Integralna w Australii zasada „98% British" — została uratowana.

Ale bądźmy sprawiedliwi. Są w społeczeństwie australijskim koła, grupujące się głównie koło organizacji „Pan-Pacific Secretariat", które za cel postawiły sobie „usunąć wszelkie rasowe i narodowościowe bariery, wciąż jeszcze dzielące eksploatowanych i uciskanych, z korzyścią eksploatujących i uciskających".

Wydaje się, że organizacja ta sięga swą genezą do działalności Williama Lane'a, pioniera socjalistycznego z ubiegłego wieku. Działał on początkowo w Queenslandzie, gdzie założył „Australian Labour Federation" i gdzie wydał w r. 1889 swój głośny manifest. Wyszczególniając w nim żądania bezkompromisowego socjalizmu, kończy Lane: „Reorganizacja społeczeństwa na powyższych zasadach winna się zacząć natychmiast i kontynuować nieprzerwanie aż do chwili, kiedy sprawiedliwość społeczna stanie się udziałem każdego obywatela".

Napotkał widać Lane na pewne trudności w realizacji manifestu, gdyż wkrótce potem, na wzór Mojżesza, zebrał gromadę zwolenników i popłynął z nimi do Paragwaju, gdzie założył osadę: „Nowa Australia". Impreza ta nie udała się zresztą, sam Lane powrócił do Australii, niemniej kilku zwolenników Lane'a żyje do dzisiaj w Paragwaju.

BOGACTWA AUSTRALII

Mr. Churchill w ostatniej mowie parlamentarnej, występując przeciwko polskim granicom zachodnim, powiedział: „Brak żywności w niektórych krajach nie jest wynikiem złych zbiorów, lecz skutkiem nieprawidłowego rozdziału istniejących zasobów".

Istotnie, zgadzamy się z naszym „wypróbowanym przyjacielem" całkowicie. Moglibyśmy nawet wskazać mu źródła, skąd czerpać należy, aby zapobiec klęsce głodu i wprowadzić bardziej równomierny podział dóbr doczesnych. Oto, jedno tylko z dominiów angielskich, Australia, ma według statystyk urzędowych okrągłą cyfrę 125 milionów owiec. Ma poza tym około 14 milionów bydła, 1.500.000 koni (w kraju tak zmotoryzowanym!), nie licząc innej drobnicy domowej.

Roczna produkcja wołowiny wynosi tam bagatelną sumę **przeszło miliarda** funtów, baraniny nieco mniej, ale także około **miliarda.** Poza tym przeszło 200.000 **ton** masła, zaś wieprzowiny 175 milionów funtów.

Pszenicy produkuje Australia rocznie 170.000.000 buszli, a jak piszą źródła australijskie, ilość ta mogłaby być podwojona, a nawet potrojona. Prostoduszny człowiek pyta mimo woli: „Dlaczego tego nie czynią"?

Mimo swojej nielicznej ludności Australia jest jednym z czołowych producentów pszenicy. W produkcji wełny zajmuje bezapelacyjnie pierwsze miejsce na ziemi. A nie są to jeszcze wszystkie bogactwa tego dominium. W produkcji złota Australia zajmuje piąte miejsce — po Unii Południowo-Afrykańskiej, Kanadzie, Rosji i U. S. A. Poza tym, ma ona jeszcze węgiel, miedź, żelazo, srebro, cynę, drogie kamienie.

Potężnie rozbudowany, zwłaszcza podczas ostatniej wojny, przemysł, wyprodukował w roku 1942 towarów za sumę 773 milionów funtów szterlingów. Jest on dziś w stanie produkować masowo różne typy aeroplanów i motorów oraz inny sprzęt wojenny. Towarzystwo Broken Hill, pod względem produkcji stali, jest jednym z największych w całym Imperium Brytyjskim.

Poziom życia ilustruje również cyfra abonentów radiowych i telefonicznych. We-



Palmy na wyspie Magnetycznej u wybrzeży Queenslandu

dług ostatnich danych jest w tym kraju 1.419.793 abonentów radiowych, obsługiwanych przez ponad 100 stacyj nadawczych. Jest zarejestrowanych 766.846 numerów telefonicznych, z roczną cyfrą rozmów 700 milionów, w tym takie pogawędki jak Sydney — Londyn.

Świat zwierzęcy Australii jest bardzo urozmaicony. Ma ona około 400 gatunków zwierząt i 700 gatunków ptaków, w tym takie dziwne stwory, jak: diabeł tasmański (prawie wytępiony), węże morskie, latające oposy, platypus — najbardziej prymitywny ssak świata, wreszcie żaby, które potrafią 18 miesięcy żyć bez wody.

Tak zwany „wielki szary kangur" dochodzi tutaj do dwóch metrów wysokości. „Wielki czerwony kangur" niekiedy go nawet przewyższa. Krokodyle dochodzą do dziesięciu metrów. Wielbłądów, które tu zostały wprowadzone razem ze Strzeleckim, jest około 10.000. Poza tym, setki ich żyje w stanie dzikim w głębi kraju. Są również dzikie bawoły, króliki.

A propos królików — stop. Był to najkosztowniejszy import w historii Australii. W roku 1860-ym niejaki Mr. Robertson ukarał swego robotnika grzywną dziesięciu funtów szterlingów za zabicie królika. Ale w kilka lat później tenże sam Mr. Robertson wydał tysiące funtów na oczyszczenie swojej ziemi z plagi królików. A całą Australię kosztowała ta walka **setki milionów funtów szterlingów.**

Najbardziej charakterystycznym drzewem dla krajobrazu australijskiego jest eukaliptus. Dochodzi on do wysokości stu metrów. Kangury specjalnie go cenią i właśnie w lasach eukaliptusowych mają swoje mieszkania. Poza tym, Australia odznacza się rozmaitością drzew, zwłaszcza w pasie tropikalnym. Z bardziej popularnych u nas roślin wymieńmy: cynamon, magnolię, cytrus, kawę i pieprz.

NIECO HISTORII

Jednym z najciekawszych artykułów, jakie ostatnio udało mi się przeczytać, był artykuł prof. Przychockiego w „Meandrze", o cywilizacji starożytnej. Autor wykazuje tam, że mało jest takich wynalazków i osiągnięć życia współczesnego, których by, w mniejszym lub większym stopniu, nie znali starożytni. Podobnie jest i z Australią.

Pitagorejczycy, którzy już w VI-tym w. przed Chrystusem wierzyli w kulistość ziemi, pierwsi postawili problem antypodów zamieszkałych. Arystoteles, Eratostenes i Ptolemeusz utrzymywali mniej więcej to samo, że za tropikami istnieje „Terra australis incognita".

Aleksander Macedoński może przekonałby się o tym, gdyż chciał iść do najdalszych krańców ziemi, ale niestety, żołnierze, po dojściu do rzeki Indus, zbuntowali się i nie chcieli iść dalej. Ptolemeusz miał zupełnie konkretne wiadomości o półwyspie malajskim i doszły go wieści o długiej linii wysp na wschód od Malakki. Grecy nazywali Cejlon Taprobane.

Oficjalnie jednak zaszczyt odkrycia Australii przyznaje się Holendrom. Mapa holenderska, wydana w roku 1597, blisko 350 lat temu, zaznacza zgrubsza wschodnie i zachodnie wybrzeże Australii oraz zatokę Carpentaria. W 1606 roku okręt „Duyfken" żegluje wzdłuż zachodniego wybrzeża półwyspu York, a w roku 1616 Dirck Hartog, inny Holender, bada zachodnie wybrzeże kontynentu i zostawia tablicę ze swoim nazwiskiem. W roku 1642 Tasman odkrywa Tasmanię i Nową Zelandię. W roku 1644 Holendrzy chrzczą kontynent „Nowa Holandia" i nazwa ta utrzymuje się prawie dwieście lat.

Jak często bywa z odkryciami, są i inni pretendenci do zaszczytu. Portugalczycy utrzymują, że ich okręty z Wysp Korzennych (dziś Moluckich) były w Australii już w roku 1527. Również Francuzi zgłaszają pretensję do pierwszeństwa. Binot Paulmier de Gonneville zapędzony tu był podobno przez wiatry w roku 1503—4 z wybrzeży afrykańskich i spędził sześć miesięcy w kraju, który nazwał „Terre Australe". Historycy angielscy jednak odnoszą się do tych dwóch wersyj, a zwłaszcza do drugiej, sceptycznie.

W każdym razie, pomijając mniej lub więcej interesujące fakty z wczesnej historii Australii, musimy stwierdzić, że pierwszym racjonalnym eksploratorem Australii był James Cook. Odkrył on nieznane dotąd południowo-wschodnie wybrzeże kontynentu, nazwał je Nową Południową Walią i zaanektował dla ojczyzny. Wykreślił też pierwszą mapę całego kontynentu.

Następnym ważnym etapem w historii Australii był rok 1788, gdy przybyła pierwsza partia zbrodniarzy, przeznaczonych tu na osiedlenie. Ludzie ci zresztą, ze współczesnego punktu widzenia, nie byli znów tak wielkimi „zbrodniarzami". Często zsyłano za kradzież łyżki, za nastawienie sideł na królika. Byli między zesłańcami irlandzcy rewolucjoniści, działacze szkoccy oraz robotnicy, którzy ośmielali się żądać 10 szylingów na tydzień. Nierzadkie były również wypadki, że kradzieży dokonywano umyślnie, aby się dostać do Australii, gdyż kradzież była początkowo jedynym biletem.

A oto w telegraficznym skrócie najciekawsze wydarzenia z historii Australii:

Rok 1789: — Nazwa „Australia" użyta po raz pierwszy przez Francuza Nicolas Edme Restif.
Rok 1793: — Pierwsi wolni osadnicy przybywają.
Rok 1814: — Flinders proponuje nazwę „Australia".
Rok 1829: — Wielka Brytania zgłasza prawo do całej Australii.
Rok 1839: — Strzelecki znajduje złoto koło Hartley.
Rok 1840: — Strzelecki bada Gippsland.
Rok 1849: — Wielki exodus ludności do Kalifornii.
Rok 1849: — Rząd brytyjski oficjalnie znosi używaną dotąd nazwę „Nowa Holandia".
Rok 1850: — Zniesienie systemu więziennego, na razie w Nowej Południowej Walii.
Rok 1854: — „Mała rewolucja".
Rok 1854: — Flaga narodowa wywieszona po raz pierwszy.
Rok 1860: — Stuart dociera do centrum Australii.
Rok 1861: — Burke i Wills przekraczają Australię z południa na północ.
Rok 1870: — Wojska angielskie opuszczają Australię.
Rok 1900: — Proklamowanie Rzeczpospolitej Australijskiej.
Rok 1901: — Pierwszy parlament federalny się zbiera.
Rok 1923: — Strajk policji w Melbourne.
Rok 1934: — Scott i Black lecą z Anglii w rekordowym czasie 71 godzin. (Dziś ten rekord jest już pobity).
Rok 1939: — Wojna z Niemcami.



Nieznane dotąd w Polsce zdjęcie — szczyt góry Kościuszki

POLACY W AUSTRALII

Musimy na wstępie rozwiać legendę, że Strzelecki pierwszy odkrył złoto w Australii. Dokonał tego James Mac Brien, w roku 1823, nad rzeką Rybią w Nowej Południowej Walii. Jednak odkrycie to nie miało żadnych następstw, gdyż był to tylko prywatny zapisek mierniczego, w notatniku polowym. Natomiast Strzelecki — chociaż odkrył złoto później — pierwszy zwrócił uwagę rządu na tę sprawę i wystąpił z memoriałem. Ta mała rewizja nie umniejsza zresztą w niczym zasług Strzeleckiego [2]. Na osłodę możemy podać rodakom, że Polacy byli już w Australii przed Strzeleckim. Oto Encyklopedia Australijska, omawiając pochodzenie nazwy Canberra, powołuje się na autorytet... Polaka. Cytujemy dosłownie:

„Polski przyrodnik **Lhotsky**, który odwiedził dystrykt w roku 1834, wymawia tę nazwę „Kemberry" i mówi, że pod takim mianem znali ją tubylcy znad rzeki Molonglo".

Ale i Lhotsky nie był pierwszym Polakiem w Australii. Ubiegł go **Ksawery Karnicki**, który wędrował po tych stronach w czasach mniej więcej Cook'a. Był to uczeń szkół pijarskich. W roku 1774 wyemigrował do Chile, a stamtąd zorganizował wyprawę statkiem do Australii z myślą o osadnictwie i połowie wielorybów. Po krótkim pobycie na kontynencie udał się przez Ocean Indyjski do Europy, gdzie też przybył w roku 1791. Pamiętnik jego z tych lat był w posiadaniu rodziny Brzozowskich.

Po pierwszych pionierach większa fala polska napłynęła w okresie gorączek złota w połowie XIX-go wieku. Złoto ściągało wtedy do Australii ludzi przeróżnych narodowości, nawet taką gwiazdę owych czasów jak Lola Montez. Rzecz naturalna byli tam i Polacy. Tworzyli oni nawet całe kompanie, udające się do Australii, wycisnęli piętno nawet na nomenklaturze tego kraju (np. Pols flaat — polska równina), zakładali całe wioski polskie (w południowej Australii, w okolicy „Seven Hills").

Znany żeglarz i działacz rewolucyjny z epoki Wiosny Ludów, **Adam Mierosławski**, brat Ludwika, zwiedzał w tym czasie pieszo Australię, prowadził z nią handel morski i w czasie drogi powrotnej z Australii umarł na morzu.

Seweryn Korzeliński, były powstaniec 1831-go roku, zorganizował w Anglii kompanię, mającą na celu pracę w kopalniach złota. Przebywał tam cztery lata i pozostawił dwutomowy opis pobytu pod tytułem: „Dziennik podróży do Australii i pobytu tamże od roku 1852 do 1856" (Kraków, 1858 — 59).

Jak duży był rezonans w kraju dla tych przejawów ekspansji polskiej dowodzi chociażby wiersz Lenartowicza, napisany specjalnie dla Polaków w Australii:

...Tam gdzie was bracia zaniosła dola,
Za wielkie morza, na brzeg daleki,
Owiec pasterzom śmieją się pola,
Ziarnkami złota toczą się rzeki.
Ocean perły swych głębin miota,
Lśnią się brylanty w kopalniach gór,
Kraj to szczęśliwy, ziemia to złota,
Życie bez troski, niebo bez chmur...

Z późniejszych nieco Polaków wymienić należy przede wszystkim garibaldczyka, **Sygurda Wiśniowskiego**, który w roku 1862 wyrusza do australijskich kopalni złota, przebywa tam dziesięć lat i zostawia książkę dwutomową pt. „10 lat w Australii" (Lwów, 1873). Napisał również parę nowel, w tym popularne „Dzieci królowej Oceanii".

Szczególne miejsce wśród Polonii australijskiej zajął **Modest Maryański**, inżynier-górnik, którego słusznie można by nazwać Strzeleckim Nr 2. Odkrył on grube żyły złota na obszarach, między innymi: Coolgardie i Kalgoorlie w Zachodniej Australii. Przyjaźnił się z ówczesnym angielskim ministrem kolonii, sir Johnem Forresterem i zachwycony klimatem i płodnością ziemi, zapalił się do projektu kolonizacji polskiej w tej części świata. Napisał „Projekt kolonizacji polskiej w Australii Zachodniej" (Gazeta Handlowo-Geograficzna, 1897 r.).

Na ogół Polacy w kopalniach australijskich odznaczali się energią, i pracowitością. Jednym z najstarszych „gold-diggersów" był **Dembicki**, który też znalazł jedną z największych brył złota, ważącą 700 uncji. Znajduje się ona dzisiaj w muzeum mineralogicznym [3]. Ekspertem od przetopu srebra był również Polak **Janicki.** Sposób czyszczenia złota, opatentowany przez warszawiaka **W. Moraczewskiego**, przyjęty został przez wszystkie wielkie kopalnie.

Z innych, bardziej interesujących przejawów polskiej działalności w Australii, wymieńmy projekt **Wereszczyńskiego** założenia niepodległej Polski na Nowej Gwinei. („Mała Polska w Oceanii", Kraków, 1875), emigrację ślązaków ze wsi Klempsko, na skutek prześladowań religijnych i imprezę Pomorzanina, inżyniera **Czarlińskiego**, który w roku 1896 sprowadził tu pewną liczbę rolników z Pomorza.

Z wybitniejszych podróżników i osadników wspomnieć wypada o towarzyszu Strzeleckiego **Dębickim**, ornitologach **Malsburgu** i **Ujejskim.** Malsburg publikował w latach 1885 — 1892, niestety, tylko po angielsku, Ujejski ogłosił „Wspomnienia z podróży do Australii" (Lwów, 1893). Wspomnijmy dalej przemysłowca **Łubieńskiego**, artystę malarza **Laszenkę**, choreografa **Kuryłę** i wielu, wielu innych, skromniejszych i nieznanych.

W ten sposób dobiegamy końca przeglądu polskiej działalności w Australii. Czarująca ta ziemia dała Polakom dobrobyt, zachwyciła ich swoim pięknem i łatwością życia, jakże odmienną od cierpiącej, wstrząsanej wciąż konwulsjami wojen, Europy.

Toteż nic dziwnego, że Lenartowicz wspomniany wyżej wiersz, kończy słowami:

...Może ta ziemia, to raj stracony,
Do której wraca wygnany człek,
Aby po trudach spoczął strudzony
Na brzegach złotem ciekących rzek.

Wacław Słabczyński

---

[1] Jawa jest krajem o najwyższej na świecie gęstości zaludnienia. [2] Będą one przedmiotem oddzielnego artykułu. [3] Nawiasem mówiąc, nie jedyne „polonicum" muzealne.



Wybrzeże Nowej Południowej Walii

Polonia za granicą

POLACY W INDIACH

Mała liczbowo Polonia w ojczyźnie Mahabharaty wykazuje nadspodziewanie dużą działalność kulturalną i wydawniczą.

W przeciągu kilku lat jej istnienia ukazał się już **trzydziesty szósty** tom „Bibliotek Polsko-Indyjskiej" („Indo Polish Library"). Celem tego wydawnictwa jest: „Pokazać Indie Polsce i Polskę Indiom". Biblioteka osiąga ten cel przez publikowanie książek o Indiach po polsku, a o Polsce po angielsku i w językach miejscowych. Dla Indusów pisze się książki o historii i kulturze polskiej (jako wspomniany 36-ty tom, wyszły nowele polskie pt. „Polish Short Stories"), dla Polaków zaś tak interesujące pozycje, jak: „Wstęp do dziejów Indii", „Geografia Indii", „Wielcy myśliciele Indii współczesnych", „Pielgrzymka w głąb Himalajów", „Bhagavad Gita" (w przygotowaniu) itp. Zważywszy na ubóstwo tych tematów w naszej literaturze, pozycje te będą trwałym i cennym dorobkiem.

W przygotowaniu jest też duży, bogato ilustrowany tom o Warszawie, pod tytułem: „All for Freedom" („Wszystko dla wolności"), który ma być pierwszym na obczyźnie hołdem, złożonym stolicy.

Inicjatorami tego pożytecznego wydawnictwa są Dynowska i Frydman, znani od lat pionierzy w dziedzinie polsko-indyjskiej współpracy intelektualnej. Wspomniana wyżej Biblioteka nie jest bynajmniej jedynym wydawnictwem polskim. Na przykład Stowarzyszenie Polsko-Indyjskie ma własne wydawnictwo pod redakcją Falk'a. Wydało ono ostatnio tom, poświęcony Kopernikowi oraz szereg podręczników szkolnych dla dzieci polskich w Indiach.

Co do czasopism, to dwutygodnik „Polak w Indiach" wychodzi obecnie już czwarty rok, zaś miesięcznik pn. „Polish News" został ostatnio zawieszony. Dodatek dla dzieci pt. „Słoniątko Indyjskie" jest na pewno pierwszym i jedynym pismem tego rodzaju nad Oceanem Indyjskim. Poza tym ukazują się liczne biuletyny i gazetki powielane, wydawane przez harcerzy i poszczególne osiedla.

Na zakończenie, przyjemnie na pewno będzie się dowiedzieć, że mamy wielu przyjaciół w Indiach. Niezależnie od pomocy przy wydawaniu wspomnianych książek, mamy bezpłatnych ambasadorów polskości wśród narodu hinduskiego. Tak na przykład poeta hinduski Bhatt, jeden z najbardziej nam oddanych ludzi, wydał w języku Gujarati, między innymi, wiersze Wojciecha Bąka, „Sonety krymskie" oraz antologię poezji polskiej pt. „Scarlet Muse". W języku Tamil ukazała się historia Polski, a młody literat bengalski Ghoshal, były lektor Uniwersytetu Warszawskiego, napisał również parę książek o Polsce.

Wszystko to, jak na dorobek kilku lat, jest plonem godnym chwalebnego wyróżnienia i uznania.

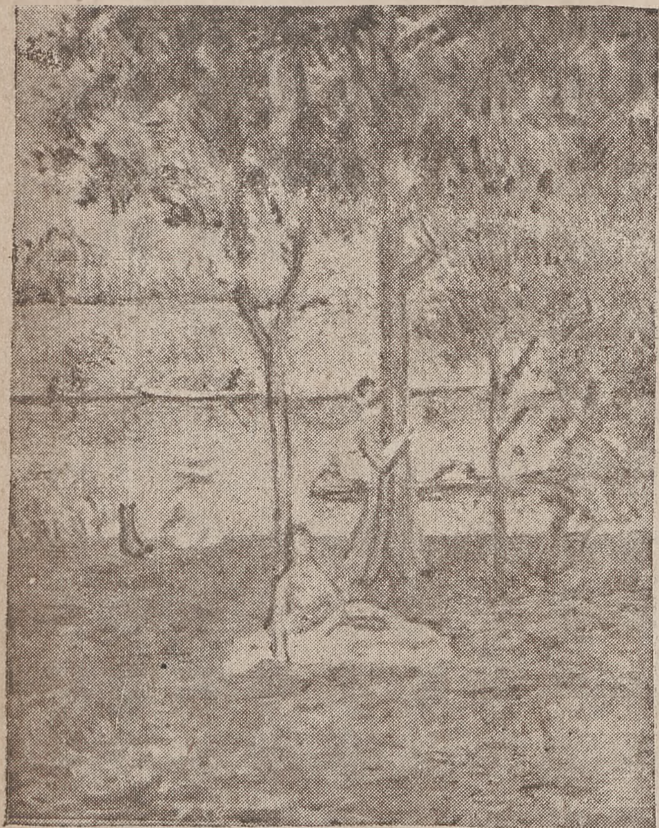
MICHIGAN PRZODUJE W WYSYŁCE PACZEK DO POLSKI

Według relacji polskiego członka kongresu w Waszyngtonie, Sadowskiego, 26% wszystkich paczek polskich, jakie wyszły z portu nowojorskiego z przeznaczeniem dla Polski, pochodzi od rodaków, zamieszkałych na terytorium stanu Michigan, głównie w miastach Detroit i Hamtrack.

Wspomnijmy mimochodem, że „mayorem" tego ostatniego grodu jest Polak, dr Skrzycki i że szereg urzędów miejskich jest w rękach Polaków. Policja rekrutuje się z nich również w dużej mierze. **L. W.**

KAZIMIERZ BARNAŚ

Pierwsza Wystawa Plastyków Wybrzeża



KRYSTYNA ŁADA STUDNICKA: Kompozycja

Nagroda Prezydenta m. Gdańska

Obrazy, niezależnie od klasyfikacji artystycznej, zawsze można podzielić na dwa rodzaje: na te, które mają szczęście na rynku i te bez powodzenia. Przedwojenny nabywca z pieniędzmi, a bez kultury plastycznej, był zarazem superarbitrem smaku. Płacił za swoje mieszczańskie gusty i odruchy snobizmu. Stąd panoszenie się i ekspansja kiczu. Prawie w każdym zasobniejszym domu mieszczańskim ozdabiał ściany Karpiński, Wygrzywalski, lub Rychter-Janowska. Gościom wymieniano z dumą wysoką cenę ich nabycia. Natomiast Waliszewski, Larisz, Czyżewski, o wiele zresztą tańsi, pleśnieli w zakamarkach sklepowych. Sfery rządzące perfumowały tapety portretami Styki, Stachiewicza i pejzażami Kaulbacha. Jeśli kupowano Cézanne'a, to przeważnie dla aktu.

Dzisiejszy program organizacji kultury plastycznej w Polsce zapowiada zmianę na lepsze. W ślad za dekapitalizacją prywatną następuje zmiana mecenatu. Państwo zamierza rozciągnąć sprawiedliwą opiekę zarówno nad malarstwem laboratoryjnym, jak i użytkowym. Odkrywcy i poszukiwacze nowych form oraz artyści użytkowi mogą nie lękać się nepotyzmu kierunków.

Zasadę powodzenia na rynku zastąpiło pojęcie użyteczności społecznej. Jest w tym zjawisku zdrowa tendencja socjalizacji sztuki w ogóle. Na owoce tych wysiłków poczekamy prawdopodobnie dość długo. Dotąd, dopóki nie zakończy się u nas proces tworzenia się społeczeństwa bezklasowego. Nowe czasy zobowiązują także malarzy. Ich wojujące hasło: — „żądamy pełnej, świadomej, twórczej postawy artysty!" — stanie się akademickim sloganem, jeśli tej postawy twórczej nie rozciągną na masy odbiorców sztuki. Nie ma bardziej jałowej mitręgi czasu, jak np. walka o nowy teatr bez nowego dramatu, lub o nowe malarstwo ze starymi odbiorcami.

Wiele przyczyn utrudnia obecnie rozwój malarstwa polskiego. Z materialnych powodów — brak prywatnego zamówienia, materiałów malarskich. Z innych, trochę „Ecole de Paris". Od czasu exodusu kapistów minęło ćwierć wieku. W ciągu tych lat byliśmy świadkami wielorakich zachwytów malarzy nad kolorem, czystą formą i atematyczną wizją. Stopniowo kult abstrakcji i pogarda dla pozamalarskiej rzeczywistości złagodniały, wrócił temat, ale głównie w pejzażu i martwej naturze. Brak człowieka.

Jedynie w tym wypadku temat zasługuje na apologię, szczególnie dziś, w okresie humanizmu. Trawestując znane powiedzenie Wilde'a: — „gdyby nie było Turnera, nie byłoby mgły w Londynie" — można zaryzykować twierdzenie: — „ jeśli nie pokażecie człowieka, sfałszujecie naturę".

Zgodzimy się chyba wszyscy z definicją Picassa, że malarstwo jest równoważnikiem natury. Ośrodkiem newralgicznym rzeczywistości był i będzie zawsze człowiek. Natura jest niezmienna. Wędrówki po uroku koloru będą mniej lub więcej udanymi spacerami pomiędzy pointylizmem, a dywizjonizmem.

Za granicą odwrót od postimpresjonizmu jest bardziej zdecydowany niż u nas. We Francji Jean Lasne głosi w swoim „Forces Nouvelles" kult linii, tematu i człowieka. W Anglii nasi rodacy, M. Żuławski, Potworowski, Topolski, Gottlib, podporządkowali dawno kolor konstrukcji uczuciowej. Spojrzenie w człowieka daje zawsze posmak prawdy i czasu. Nawrót do człowieka zbliży malarstwo do szerokich mas.

Takie refleksje wzbudziła we mnie pierwsza wystawa plastyków Wybrzeża w Gdańsku. Celem wystawy było — cytuję za katalogiem — pokazanie, jacy artyści mieszkają na Wybrzeżu i jakie są ich możliwości. Z nadesłanych prac jury wybrało najcelniejsze, bez względu na ich kierunek artystyczny. **48-miu artystów wystawiło 93 prace.**

Najliczniej wystąpił Sopot. Dał 34 prace, Gdańsk 31, Gdynia 20, Oliwa 8. Wśród płócien naliczyłem 7 o tematyce „ludzkiej", 18 o tematyce marynistycznej — reszta, to pejzaże i martwa natura. Moja uwaga o zaniedbaniu człowieka w malarstwie pozostaje słuszna.

Spora ilość tematów marynistycznych budzi tu nadzieję. Po rocznym pobycie nad morzem 20% artystów, głównie przybyszów, zdołało znaleźć przy organizacji nowego warsztatu pracy czas na zachwyt nad morzem. Morze w świadomości artystów zostało odkryte. To dobrze. Trzon jakościowy wystawy stanowią prace profesorów Gdańskiego Instytutu Sztuk Pięknych w Sopocie: — Strzałeckiego, Studnickiego, Studnickiej, Wnukowej, Żuławskiej, Żuławskiego.



WŁADYSŁAW LAM: Pejzaż z Wrzeszcza

Nagroda Stow. Kupców Polskich w Gdyni

Łączy ich umiłowanie koloru i tendencja do rzetelnego realizmu, opartego o sumienne studia Luwru oraz impresjonistów francuskich.

Prace Strzałeckiego stanowią jak gdyby skondensowane, wrażeniowe résumé. Data ich powstania, rok 1925, klasyfikuje je jako zamknięcie jednej fazy twórczej, lub zaczyn nowego okresu. Obrazy Żuławskiego. szczególnie „Wnętrze", to przykład przetrawionej już i opanowanej sumy wrażeń, stłumionej gamy koloru, z odważnym, pełnym polotu, złotawym akcentem. Studnicka w swoich obrazach, mających charakter szczerego, intymnego zwierzenia, dała swoje własne widzenie świata. Studnicki, oprócz pejzażu i martwej natury, podjął pozornie banalny temat („Po śniadaniu") i pokazał, że można formę przetłumaczyć na kolor, niedematerializując modelu.

Wnukowa i Żuławska osiągnęły zamierzoną przewagę wizji kolorystycznej nad bogatym nadmorskim sztafażem, zachowując równocześnie wyraźną, niemal derainowską przejrzystość kompozycji. Obrazy Lama uderzają harmonią i przemyśleniem kompozycji oraz rytmem i toniką płaszczyzn koloru. W sąsiedztwie tych dzieł należy postawić płótna Kobzdeja, Śramkiewicza i Kasprowicza. Jego „Widok z pracowni", to okrzyk zachwytu nad kolorem.

Jędrny weryzm reprezentują Mokwa, Mróz i Smosarski. Nehring dał tym razem notatkę z wrażenia nad Claude Lorain, lub Corotem. Wśród pozostałych, wyróżniają się czyste pastele Nowickiej, dźwięczne „Kutry" i „Kwiaty" Korklińskiej-Żyrmont, wyczuwające kreskę i kolor akwaforty Rolicza oraz zdecydowanie postawione pejzaże Kałędkiewicza. Prócz wymienionych wystawiali: Bodzińska, Dziemiański, Dzierzencki, Dziewiątkowski, Dzwonkowski, Gasiński, Just, Klukowski, Konarzewski, Korbloska, Kowalewska, Łosowski, Marcinkowski, Michałowski, Międzybłodzki, Minkiewicz, Nehring Anna, Pietrkiewicz, Rogińska, Serafinowicz, Słuszkiewicz, Smolana, Szmaj, Szwoch, Waldmanis, Wyszatycka, Zabłodzka, Żukowska, Żukowski.

Jeśli wystawę uznamy na razie za przegląd sił, to późniejszy pomyślny start nie ulega wątpliwości. Prócz szczęśliwego rozwiązania zadań artystycznych, **spodziewamy się po plastykach Wybrzeża przede wszystkim wypracowania malarskiego dorobku marynistycznego.** Dzieła tego rodzaju znajdą na pewno lokatę przy dekoracji wnętrz statków, gmachów publicznych i instytucji społecznych. Spodziewamy się tego nie tylko my, ale również Gdańska Szkoła Sztuk Pięknych w Sopocie, która obok katedry rzeźby i malarstwa prowadzi również wykłady z zakresu propagandy przestrzennej.

Plastyka marynistyczna wzbogaciłaby oblicze Gdańska o nowe rysy polskości. Nie jest to zresztą miasto bez tradycji malarskich, ale oddziaływujące na nie wpływy były różnorodne: włoskie z Krakowa, francuskie z Warszawy, flamandzkie zza morza. Gdańsk w obrazach polskich marynistów wniesie bogate wiano w ogólnopolski dorobek artystyczny po swoich, tym razem wieczystych, zaślubinach z Rzeczpospolitą.



JANUSZ STRZAŁECKI: Pejzaż

Nagroda Wojewody Gdańskiego



JULIUSZ STUDNICKI: Po śniadaniu

Nagroda Delegata Rządu dla Spraw Wybrzeża, inż. E. Kwiatkowskiego i nagroda Klubu Artystów w Sopocie

Z Domu Wypoczynkowego Literatów w Sopocie

Do Domu Wypoczynkowego Literatów przybyła ostatnio, oprócz Jana Papugi, laureatka nagrody marynistycznej im. Szareckiego, Wanda Karczewska, autorka powieści „Ludzie spod żagli". Jej sztuka pt. „Ziemia oskarża" grana była w ub. roku w Poznaniu i Krakowie z dużym powodzeniem.

Karczewska pracuje obecnie nad nową powieścią marynistyczną na tle życia skandynawskiego pt. „Dwa spojrzenia". Fragment tej powieści zamieszczamy w bieżącym numerze.

Kultura i sztuka na Wybrzeżu

GDYNIA

W dniu 14 bm. zmarł w Gdyni Dyrektor Drukarni „Czytelnika" nr 8 — Oskar Freudenfeld, niestrudzony pracownik, wzorowych wartości człowiek i obywatel. Delegatura Gdańska Sp. Wyd. „Czytelnik" traci w Zmarłym prawdziwie pionierskiego działacza, zasłużonego twórcę drukarskiego warsztatu pracy w Gdyni, redakcja zaś „Wiatru od Morza" jednego z najbardziej oddanych temu czasopismu przyjaciół. **J. St.**

Dziewiąta z kolei premiera Teatru Miejskiego „Komedia": „Grube Ryby" Bałuckiego dnia 17-go ub. m., podana w starannej, stylowej oprawie, z bezbłędnym wyczuciem epoki, utrwaliło raz jeszcze pozycję teatru jako najlepszego na Wybrzeżu. Z ogólnym, wyrównanym tonem spektaklu nie harmonizowały jedynie role Wistowskiego i Pagatowicza, powierzone aktorom o innych możliwościach artystycznych. Reżyseria: W. Jarszewska; dekoracje W. Królikiewicz. Wykonawcy: Bartówna, Jarszewska, Majdrowicz, Dowgird, Bukowski, Nowak, Gwiazdowski, Zastrzeżyński.

Dyrekcje i typy teatrów polskich zostały już przez Ministerstwo Kultury i Sztuki ustalone, za wyjątkiem Szczecina, Sopotu i Gdyni. Co się tyczy spraw teatralnych na najbliższy sezon, to czynniki miarodajne projektują stworzenie jednego, dwuzespołowego Teatru Wybrzeża, który by, wymieniając co miesiąc repertuar, obsłużył równocześnie Gdynię i wszystkie większe skupiska województwa gdańskiego. **A. R.**

Dnia 8 bm. odbyła się w Teatrze Miejskim premiera sztuki Jarosława Iwaszkiewicza pt. „Stara cegielnia". Omówienie premiery w następnym n-rze. **Z. I.**

Wieczory autorskie znakomitego poety Władysława Broniewskiego w dniu 1-go i 2-go bm. w Gdyni nie znalazły, niestety, właściwego oddźwięku. Dopiero na drugim wieczorze, w niedzielę, zgromadziła się liczniejsza publiczność. Na specjalne podkreślenie zasługuje obecność na wieczorze robotników portowych.

W pierwszej części swego autorskiego wieczoru Broniewski zapoznał słuchaczy z dwoma zbiorkami, wydanymi w okresie wojny za granicą („Bagnet na broń", oraz „Drzewo rozpaczające"), w drugiej zaś z utworami, dawniej napisanymi oraz z wyjątkiem z poematu pt. „Bania z poezją". Broniewski wystąpił również z kwadransem poetyckim przed mikrofonem Polskiego Radia w Gdańsku w dniu 2-go bm.

Klimat gdyński zdaje się nie odpowiadać wielkiej poezji. Może zależy to jednak i od umiejętniejszej reklamy, gdyż takie na przykład wieczory słowa, humoru i piosenki Łukasza Łukaszewicza, na które złożyły się utwory również Broniewskiego (poza tym Ejsmonda, Tuwima, Słonimskiego, Wittlina, Mickiewicza, Maliszewskiego, Tyszkiewicza) zyskały znacznie większą frekwencję publiczności. Łukasz Łukaszewicz wystąpił 18, 19-go ub. m. oraz 8-go, 9-go i 10-go bm. w Gdyni, 22-go i 23-go ub. m. w Sopocie, 29-go i 30-go ub. m. w Gdańsku. **E. M.**

SOPOT

„Macierzyństwo Panny Jadzi" W. Śliwiny, którego premiera odbyła się 21-go ub. m., jest bezsporne najlepszym spektaklem miejscowego Teatru Dramatycznego Doskonała, jak na lokalne warunki, dekoracja Jasielskiego, bystra tym razem reżyseria Gąssowskiego, naturalna i swobodna gra Romanowskiej, Pepłowskiej, Szałajskiej, Wnorowskiej, Żuromskiej, Kosmyry, Kitki-Sokołowskiego, Łuczaja i zwłaszcza Śmigielskiego, jak i postępowa oraz solidarna postawa publiczności zdobyły „Pannie Jadzi" powodzenie.

Sztuczka Śliwiny, w gruncie błaha i niewybredna, zdołała jednak wokół problemu „panny z dzieckiem" osnuć wiele humoru i optymizmu w przeciwieństwie np. do Morozowicz-Szczepkowskiej, która skondensowała w „Sprawie Moniki" całą gorycz miłości. To jasne: tempora mutantur...

Są religie mięsne i dietetyczne, są mentalności syntezujące i analizujące, są światopoglądy statyczne i dynamiczne. Sopot, ta kolonia klerków i artystów, jest — w przeciwieństwie do Gdyni — siedzący, dietetyczny, analizujący. Tym prawdopodobnie należy sobie tłumaczyć, że „Wieczór autorski" dnia 27. V. utalentowanego pisarza J. Andrzejewskiego (powtórzony 29 maja w Gdyni), na którym autor odczytał dwie niedrukowane nowele: „Synowie" i „Kukułka", nie zgromadził tłumów. Całkowicie słuszną urazę subtelnego artysty do Wybrzeża usiłowali złagodzić gościnnością i pietyzmem koledzy z gdańskiego oddziału Z. Z. L. P. i... złagodzili.

Dnia 20-go ub. m. w drugim wieczorze autorskim, urządzonym przez Z. Z. L. P. Oddział Gdański, wystąpili E. Jędrkiewicz, M. Szczepkowska, J. Rychlewski. Fragmenty odczytanych utworów prozy, poezji i słuchowiska, przyjęte ciepło przez słuchaczy, stworzyły szeroki wachlarz wrażeń: — u Jędrkiewicza refleksyjno-sceptyczne spojrzenie na świat, u Szczepkowskiej wyczucie dramatycznych konfliktów okresu okupacji, u Rychlewskiego bujny witalizm.

„Słowo nad morzem" powtórzono w Gdyni w dniu 23 ub. m. **A. R.**

Dwudziesty koncert Filharmonii Bałtyckiej dn. 17-go ub. m. w Sopocie (powtórzony w Gdyni i w Gdańsku), w którym wzięli udział prof. Zygmunt Lisicki i dr Zygmunt Latoszewski był triumfem artystów poznańskich. Niestety, odbył się on w Gdyni znowu przy niemal pustej widowni. **E. M.**

GDAŃSK

Próbą sił można nazwać otwartą dnia 12-go ub. m. w gmachu Politechniki „Pierwszą Wystawę Plastyków Wybrzeża". 48-iu artystów wystawiło 93 prace o różnorodnym stylu i tematyce. Charakter marynistyczny ma 20% prac. O znaczeniu i wartości wystawy świadczy tłumny udział zwiedzających oraz ofiarowany przez osobistości oficjalne Wybrzeża fundusz nagród w wysokości 110.000 zł, który rozdzielono między artystów. Refleksje z wystawy i omówienie jej krytyczne zamieszczamy w bież. numerze (Kazimierz Barnaś: „Pierwsza Wystawa Plastyków Wybrzeża").

Dwunasty „Wieczór poezji i prozy polskiej" w Bractwie Literackim dnia 21. V. przyniósł kilka fragmentów „Kordiana" J. Słowackiego. O znaczeniu wychowawczym „Wtorków" pisano już wiele. Tu ciśnie się pod pióro uwaga, że imprezy wtorkowe stanowią równocześnie doskonałą zaprawę i przeszkolenie fachowe dla zespołu wykonawców, zaznajamiając go z rozwojem form literackich i inwentarzem środków wyrazu teatralnego.

Zespół aktorski dra M. Kotlarczyka, twórcy „Teatru Rapsodycznego" w Krakowie, jest dzisiaj bodaj jedynym zespołem w Polsce, który dobrze mówi wiersz. Wykonawcy „Wtorków", jeśli wyjdą kiedyś na wielką scenę, to staną na niej z pełną świadomością artystyczną i z wysubtelnionym poczuciem odpowiedzialności za słowo i gest w teatrze. **A. R.**

Dnia 28-go ub. m. we Wrzeszczu (29-go w Sopocie) świetny pianista Jan Gorbaty dał dwa interesujące recitale fortepianowe. Złożyły się na nie utwory kompozytorów polskich i obcych. **(E. M.)**

SZCZECIN

Po pierwszej udanej imprezie na początku maja, drugi wieczór Klubu Literacko-Artystycznego, urządzony z okazji stulecia urodzin Sienkiewicza, zgromadził liczną publiczność. Atrakcyjność wieczorów Klubu podnosi niewątpliwie i to, że są transmitowane przez Rozgłośnię Szczecińską.

W części pierwszej artyści Polskiego Radia recytowali fragmenty z „Krzyżaków", po czym dr Telega zobrazował „wiecznie żywą aktualność Sienkiewicza". W części drugiej wygłosił red. Piskorski referat o słowiańskich zabytkach Szczecina. Po odczycie rozwinęła się dyskusja, w której poruszano m. in. projekt stworzenia powszechnej wystawy pamiątek i dokumentów historycznych w Szczecinie — pod hasłem: „Jesteśmy tu od tysięcy lat".

W Wojewódzkim Wydziale Kultury i Sztuki w Szczecinie wakują w dalszym ciągu stanowiska referentów literatury, plastyki i krzewienia kultury. Podobnie jest i w innych miastach województwa szczecińskiego: w Drawsku, Kołobrzegu, Myśliborzu, Nowogrodzie, Perzycach i Wałczu. Jest to smutny objaw ucieczki od pracy kulturalnej, mimo stosunkowo dobrych warunków materialnych na tym terenie.

Oddział Związku Plastyków w Szczecinie nie weryfikuje swoich członków, lecz oddaje te sprawy oddziałowi gdańskiemu, co uważać należy za wskazane, gdyż unika się przez to... zbyt przyjacielskiej i pobłażliwej weryfikacji. Artyści plastycy, zatrudnieni są w większej części przy pracach dekoracyjnych, które mają nadać polski charakter gmachowi Województwa w Szczecinie.

Szczeciński Teatr Oświatowy odegrał w ub. m. komedię polityczną Niemcewicza pt. „Powrót Posła". Gra na poziomie—amatorskim.

Ukonstytuował się tu również Wojewódzki Oddział Tow. Teatru i Muzyki Ludowej, który ma na celu upowszechnienie sztuki ludowej wśród najszerszych mas. **ts**

Miejscowe Archiwum Państwowe zawiera interesujące dokumenty, dotyczące Pomorza Zachodniego — źródłowy materiał dla historyków i badaczy życia gospodarczego i kulturalnego tych ziem, dowody polskości i słowiańskości tych „urdeutsche" obszarów.

Niestety, 60% zbiorów archiwalnych, wywiezionych ze Szczecina w czasie ewakuacji i umieszczonych w różnych wsiach i miasteczkach pomorskich, uległo zniszczeniu. Część znalezioną w piwnicach na miejscu zabezpieczono. Pod opieką kustosza Taurogińskiego, który od 1. VIII. ub. r. gromadził porozrzucane zbiory, znajdują się pergaminy, opatrzone pieczęciami i podpisami królów polskich: Zygmunta Augusta, Jana Kazimierza, Augusta II-go i III-go. Jednym z nowszych dokumentów jest przywilej ozdobnie wypisany po polsku przez kancelarię królewską w Warszawie z własnoręcznym podpisem króla Stanisława Augusta, potwierdzający nadanie gruntów wsi Nadoryczy powiatu Wałeckiego. Do najstarszych należy pergamin z 1293-go roku mocą którego Bogusław IV-ty, książę słowiański (Dux Slavorum), powołując się na pamięć swego ojca Barnima I-go, potwierdza Szczecinowi w 1243-im roku przez niego prawa magdeburskie.

Architekci znajdą w zbiorach archiwum zdjęcia zamków i budowli miast Pomorza Zachodniego, które mogą być pomocne przy rekonstrukcji zburzonych obiektów.

Badacze Pomorza, w pięciu tysiącach tomów z księgozbioru pomorzoznawczego odkryją cenne białe kruki. Duże trudności są z odszukaniem wywiezionych zbiorów, a jeszcze większe z ich sprowadzeniem wskutek braku transportu fachowych pracowników, a przede wszystkim zbyt skromnych funduszów, jakimi dysponują placówki naukowe. **(M.)**

Z przyjemnością dowiadujemy się, że gmach Muzeum Miejskiego w Szczecinie, które przejmuje Instytut Bałtycki celem utworzenia Muzeum Morskiego, będzie remontowany przez S. D. O. Kustosz Lech Krzekotowski zgromadził w nim wszystko, co zdołał wynaleźć wartościowego i ocalić pod gruzami zburzonych kościołów i staromiejskich domów.

Zbiory są na razie tylko zabezpieczone. Skatalogowanie i uporządkowanie poszczególnych obiektów wymaga wiele pracy i fachowej wiedzy. Pośród eksponatów są bezcenne wazy (sprzed kilku tysięcy lat), terrakoty, piękne kopie greckich arcydzieł i cenne płótna (tych ostatnich najmniej). Z muzeum prehistorycznego zachowało się 90% eksponatów. Muzeum zoologiczne, zawierające kilka wagonów zbiorów (m. in. około 30 tys. tomów książek przyrodniczych), zostało przekazane muzeum w Warszawie.

W na poły przywalonej piwniczce, wśród ruin zniszczonej nalotem aliancki[ch] dzielnicy staromiejskiej, natrafił kustosz na popiersie Jana Sobieskiego, a wśród płócien — na portret Tadeusza Kościuszki. W zbiorach pieczęci szlachty pomorskiej jest znaczny procent nazwisk polskich. Jeszcze to jeden dowód naszych praw do tych ziem. **(M.)**

BYTÓW

Repertuar teatrów amatorskich w powiecie budzi blady strach. W maju wystawiono tu takie wartościowe sztuki, jak „Podejrzana osoba", „Mundur swatem", „Panna rekrutem", „Chrapanie z rozkazu". Dla obudzenia z śpiączki czynników odpowiedzialnych za kulturę w terenie proponujemy grać przez 50 lat „Werbel domowy".

SŁAWNO

Dnia 4-go ub. m. wystawiono tu siłami amatorskimi sztukę A. Łączyńskiej pt. „D[la] chłopów" („Partyzanci"). Utwór, przedstawiający bohaterski udział chłopów w polskim ruchu oporu, zamyka wizja pracy repatrianta na Ziemiach Odzyskanych. Przedstawienie w Sławnie można poniekąd uważać za prapremierę, ponieważ „Partyzantów" zakwalifikował do wystawienia Teatr w Lublinie. **A. R.**

SZTUM

Jest to bezsprzecznie najmilsze miasteczko prowincjonalne. Sześć tysięcy mieszkańców spędza tu czas wolny od rządzenia miastem na urządzaniu imprez artystycznych. Panie, dziergając serwetki, podśpiewują sobie arie z Moniuszki, panowie ćwiczą w orkiestrze dętej Rimskij-Korsakowa, wieczorkiem zaś cała ludność próbuje na wspaniałej, sztumskiej scenie „Balladynę" lub „Skąpca". Zawsze są uprzemi, weseli i — jak Grecy — piękni i dobrzy. Oświatowiec, jak pisze mi pewien miejscowy obywatel, „wraz z nadejściem wiosny i rozśpiewaniem się ptasząt, nieliczny światek sztumski podskoczył sobie do życia, a za nim rozśpiewała się i gmina Lichtfelde, organizując chór kościelny, mieszany".

ELBLĄG

O polskości powiatu świadczy między innymi znalezionych ostatnio 60 egzemplarzy śpiewników kościelnych w języku polskim, kaszubskim, łacińskim i niemieckim z XVI-go i XVII-go wieku, dwie kapliczki, wzniesione ręką polskich architektów oraz klasztor oo. Franciszkanów w Cadinen, ufundowany w XVII-ym w. przez jednego z polskich rycerzy.

OLSZTYN

W ramach pierwszych ogólnopolskich „Godów Wiosennych", jakie odbyły się w Olsztynie w dniu 9-go i 10-go bm. wziął również udział Kaszubski Teatr Ludowy im. Jana Karnowskiego z Wejherowa, jako zespół województwa gdańskiego. Odegrał on, oklaskiwany gorąco, fragmenty „Wesela kaszubskiego" **E. M.**

Powitanie J. Tuwima na Wybrzeżu

Po siedmiu latach, spędzonych w czasie wojny na ziemi amerykańskiej, przybył w dniu 7-go bm. do portu gdyńskiego, z dawna w Polsce oczekiwany, znakomity poeta, Julian Tuwim. Trudno opisać radość i głębokie przytem wzruszenie, jakie udzieliło się wszystkim obecnym w momencie powitania. Było to jedno z tych bezpośrednich doznań ludzkich, którym nie potrzeba słów.



Więcej od nich mówiły wtedy zwilgotniałe oczy, ów specjalny ucisk w męskiej krtani i te myśli, którym na imię — po wielu latach tułaczki na obczyźnie — Polska.

Na s/s „Śląsk" przybyła wraz z poetą jego małżonka oraz artystka-malarka Konarska-Słonimska, żona Antoniego Słonimskiego. Pp. Tuwimowie zamieszkali w Domu Literatów w Sopocie, goszczeni przez Gdański Oddział Związku Zawodowego Literatów Polskich. Jeszcze tego samego dnia wieczorem podejmowani byli przez Wojewodę Gdańskiego, inż. Stanisława Zralka w Hotelu Morskim w Sopocie wraz z przedstawicielami związków i ośrodków artystycznych oraz prasy. W przyjęciu wziął również udział prezes Spółdzielni Wydawniczej „Czytelnik" Jerzy Borejsza, który przybył z Warszawy, celem powitania poety.

W dniu 10-go bm., w obecności Marszałka Michała Żymierskiego z żoną, wicewojewody gdańskiego Antoniego Gadomskiego i licznie zaproszonych gości odbył się w lokalu Klubu Artystycznego w Sopocie wieczór autorski Juliana Tuwima, nawiązujący do pięknych tradycji „czwartków artystyczno-literackich", jakie zapisały się chlubnie w życiu kulturalnym Wybrzeża. Poeta odczytał kilka fragmentów swego poematu „Kwiaty Polskie". Przyjęto je z entuzjazmem.

W improwizowanym programie wystąpili następnie znani na Wybrzeżu artyści: — Bojar-Przemieniecka, Jan Gorbaty, Kazimierz Czekotowski, Maurycy Janowski, Henryk Palulis i Władysław Walentynowicz. Był to jeden z najbardziej wzruszających wieczorów na ul. Westerplatte 17 w Sopocie.

Krótką tę wzmiankę, w chwili oddania do druku bież. n-ru, kończymy zapowiedzią rychłego przyjazdu Juliana Tuwima z Warszawy na Wybrzeże, gdzie poeta — jak nas zapewnił — ma zamiar przybyć na kilkutygodniowe wywczasy letnie. Da to niewątpliwie Gdańskiemu Oddziałowi Z. Z. Lit. Pol. sposobność zorganizowania wieczorów autorskich J. Tuwima, szerszej zaś publiczności pozwoli zapoznać się z najświeższą twórczością poety.

Z przyjemnością donosimy też naszym Czytelnikom, że w najbliższych n-rach „Wiatru od Morza" ukaże się kilka utworów Juliana Tuwima, przyrzeczonych przez poetę do naszej redakcji. **Z. I.**

Dyskutujemy

W SPRAWIE FILHARMONII BAŁTYCKIEJ

Kończy się pierwszy sezon koncertowy Filharmonii Bałtyckiej. Dziś można już zamknąć bilans artystyczny tej instytucji, mimo że kropką nad „i" będą letnie koncerty, poświęcone wyłącznie twórczości polskiej.

Filharmonia Bałtycka zdała artystyczny egzamin. Wystarczy chyba opinia kapelmistrzów tej miary jak Zygmunt Latoszewski i Zdzisław Górzyński. W liście, przesłanym na ręce dyrekcji Filharmonii przez dyr. Latoszewskiego, a pisanym z Poznania po powrocie z koncertów na Wybrzeżu, czytamy następujące zdania:

„...Poczuwam się do miłego obowiązku pogratulowania Panu Koledze owoców pracy muzycznej, jaką Pan włożył w orkiestrę Filharmonii Bałtyckiej, stwarzając z niej instrument, podatny do spełnienia wielkich zadań artystycznych. Dyscyplina tej orkiestry i częściowo znakomity skład instrumentalny, jej olbrzymi zapał do pracy oto podłoże, które umożliwiło mi osiągnięcie rezultatu prawdziwie artystycznego na swoich koncertach. ...Będę się serdecznie cieszył, ilekroć wypadnie mi w przyszłości koncertować z tym wyborowym zespołem. Równocześnie życzę Panu Koledze z całego serca, aby opieka władz dla Filharmonii stała się jeszcze wydatniejsza, niż dotąd"...

Opinia wybitnych polskich artystów, którzy bądź słyszeli, bądź też koncertowali z zespołem filharmoników, jest całkowicie zgodna.

Grono muzyków, które z prawdziwym entuzjazmem i poświęceniem pracowało nad stworzeniem dobrego zespołu artystycznego, rekrutuje się z przedwojennej Filharmonii Warszawskiej, orkiestry symfonicznej Polskiego Radia, orkiestry wileńskiej i innych. Im też w pierwszym rzędzie oraz kapelmistrzowi Bohdanowi Wodiczce należą się prawdziwe wyrazy uznania za pracę i uzyskane wyniki.

Po osiągnięciu poziomu pierwszorzędnej orkiestry, **Filharmonia Bałtycka pragnie udostępnić dobrą sztukę muzyczną szerokim warstwom pracującym,** rozwijając nadal i stale swoje możliwości artystyczne. Jest, oczywiście, rzeczą nie do przyjęcia, aby tak pierwszorzędny instrument, jakim stał się zespół filharmoniczny, udostępniał swoją sztukę „garstce wybranych". Chcemy, aby na nasze koncerty przychodziła młodzież szkolna, chcemy widzieć na sali liczne rzesze robotników, wojskowych. I mamy dziś pełne prawo żądać, **aby z kolei społeczeństwo Wybrzeża zdało w stosunku do spraw kultury swój egzamin, tak jak zdała go Filharmonia Bałtycka.**

Przestrogą tu być mogą pewne propozycje najwyższych czynników, aby zespół przenieść do Szczecina lub Wrocławia, jeśli tu na Wybrzeżu Gdańskim będzie cieszył się tak, jak dotychczas, zainteresowaniem nielicznych.

Jedną z bardzo charakterystycznych cech mieszkańców Wybrzeża jest brak jakichkolwiek kryteriów artystycznych w stosunku do działalności kulturalnej. Pustki na wieczorze literackim Andrzejewskiego, jednego z czołowych pisarzy polskich młodego pokolenia, obojętny niemal stosunek „Wybrzeża" do plastyków tej miary jak Studnicki, Żuławscy, czy Karny (ten ostatni musiał opuścić ziemię gdańską, gdyż nie mógł znaleźć kąta na pracownię) są najlepszymi dowodami, że społeczeństwo Wybrzeża Gdańskiego nie posiada odpowiedniej miary dla określenia wartości kulturalnych. Świadczą zresztą najdobitniej o tym przepełnione sale, gdy wystawia się byle szmirę. Głos Rady Kultury i Sztuki był niejednokrotnie głosem wołającego na puszczy. Wsiąkał on najczęściej w oportunizm i apatię kulturalną znacznej części tutejszego społeczeństwa.

Nie dorosły w wielu wypadkach do trudnego zadania, jakie tu, na Wybrzeżu, miały spełnić, miejscowe wydziały kultury i sztuki. Ich to „inicjatywa", wynikająca najczęściej z braku najprymitywniejszych kryteriów artystycznych, przyczyniła się w znaoznej mierze do stworzenia na Wybrzeżu charakterystycznej amoralności artystycznej. Niechaj za przykład posłużą następujące wypadki.

W połowie zimy, gdy sytuacja finansowa Filharmonii Bałtyckiej groziła likwidacją tej instytucji, zwróciliśmy się za pośrednictwem Zarządu Głównego Związku Zawodowego Muzyków do zarządów trzech miast Wybrzeża o pomoc materialną. Prezydenci tych miast na konferencji z prezesem Zarządu Głównego Zw. Zaw. Muzyków R. P. Piotrem Perkowskim, zajęli pozytywne stanowisko wobec projektu częściowego subwencjonowania Filharmonii Bałtyckiej przez zarządy miast Gdańskiego Wybrzeża. W rezultacie Zarząd miasta Gdyni zaangażował na miejski etat — inny zespół orkiestrowy. W tym czasie kilkadziesiąt tysięcy złotych miesięcznie, które wspomniany zarząd zaczął wydawać na utrzymanie miejskiej orkiestry, przywróciłoby Filharmonii Bałtyckiej zachwianą równowagę finansową. Przy jak najżyczliwszym stosunku prezydenta miasta do Filharmonii, języczkiem u wagi tej decyzji niewątpliwie stała się „opinia" miejskiego wydziału Kultury i Sztuki.

Przed 21-szym koncertem Filharmonii w Gdyni z udziałem takich asów muzyki polskiej, jak Zdzisław Górzyński i Stanisław Szpinalski, zauważyliśmy, że niemal wszystkie afisze tego koncertu na mieście są pozaklejane reklamą „Wielkiego Koncertu Muzyki Operetkowej", który miał się odbyć za pięć dni. Afisze te nosiły firmę „Miejskiego Wydziału Kultury i Sztuki". Dyrektor Górzyński, spojrzawszy na wiszący na gmachu teatru jeden z dowodów kurtuazji „Miejskiego Wydziału Kultury i Sztuki", wyraził się dosłownie: „Gdybym był na waszym miejscu, zdjąłbym ten afisz, chowając go do archiwum filharmonii i — przestałbym dawać koncerty w tym mieście. Stosunek lokalnego resortu kultury i sztuki jest — łagodnie mówiąc — paradoksalny, a dalsze koncertowanie w Gdyni przy tak „harmonijnej współpracy" oficjalnych czynników deklasuje Filharmonię Bałtycką. Ja tu więcej nie chciałbym mieć koncertu".

Wspomniany afisz znajduje się w naszym archiwum. Filharmonia Bałtycka nie jest w stanie tłumaczyć każdemu zaproszonemu artyście, że stosunek lokalnego wydziału kultury i sztuki jest pełen kurtuazji, że dobra sztuka jest tu ceniona. Pusta sala na każdym koncercie w Gdyni, stałe zrywanie, lub zalepianie afiszów w ciągu roku naszej pracy, zyskały już rozgłos w całym kraju. Naturalnie najgorszy. Nie jesteśmy tu w stanie obronić pozycji wydziału kultury i sztuki w Gdyni wobec opinii, jaką sobie stworzył.

A oto inny przykład, dosyć zabawny w swojej paradoksalności. Jeden z obywateli, zajmujący wysokie stanowisko w pewnym wydziale kultury i sztuki na Wybrzeżu publikuje w połowie maja artykuł, w którym apeluje o większe nasilenie programów Filharmonii Bałtyckiej muzyką polską „pod rygorem cofnięcia wszystkich dotacji państwowych". Apel w zasadzie zupełnie słuszny. Lecz nieporozumienie tkwi w tym, że znaczna większość polskich współczesnych kompozycji jest sporządzona w jedynych egzemplarzach — rękopisach. Wiele tych egzemplarzy znajduje się poza granicami państwa (np. wysłane na festival muzyki do Londynu), wiele krąży po całym kraju. Niezwykle trudno je wypożyczyć, gdyż — jak dotąd — są w ciągłym obiegu. Najlepszym dowodem niech będzie to, że na 27 polskich utworów, które chcieliśmy wykonać i o które prosiliśmy Polskie Wydawnictwo Muzyczne, nadesłano nam... dwa akompaniamenty.

Poza tym, przy nielicznym składzie smyczków, Filharmonia Bałtycka nie może dziś wykonać ani późnych dzieł Karłowicza, ani symfonicznych Szymanowskiego. O tym przecież wie każdy, kto zna partytury tych utworów. Wreszcie — i to jest szczytowym punktem paradoksalności owego apelu — gdyby autor artykułu, zaapelował np. do ojców miasta, aby wypłacone zostały zaległe kwoty, przyznane w swoim czasie Filharmonii Bałtyckiej w formie subwencji, a przekraczające dziś sumę pół miliona złotych, to z całą pewnością mielibyśmy za co kupić lub przepisać brakujący nam polski materiał nutowy. Chociaż całkowicie zgadzamy się z tezą autora: „jak najwięcej muzyki polskiej w programach Filharmonii Bałtyckiej", sądzimy jednak, że cofnięcie subwencji nie przyczyni się do powiększenia biblioteki filharmonicznej, gdyż za odebrane pieniądze nie kupimy utworów polskich, ani nie powiększymy zespołu orkiestry.

Wreszcie jeszcze jeden bolesny i zarazem zabawny przykład dla zrozumienia zagadnień upowszechnienia sztuki przez Wybrzeżan.

Jeden z wpływowych obywateli, regularnie nieuczęszczający na koncerty symfoniczne, zaproponował mi ni mniej ni więcej — tylko zamknięcie Filharmonii Bałtyckiej za cofnięcie zniżek związkowych z powodu dwóch kosztownych koncertów. Zniżki w swoim czasie udzielane, nie są w żadnym stosunku do równowagi budżetowej tej instytucji. Przyczyna: małe sale i wielkie koszty transportowe przy koncertowaniu w rozmaitych miastach Wybrzeża. Może lepiej byłoby wywalczyć wielką salę koncertową, jak np. „Hala sportowa" we Wrzeszczu, lub sala w hotelu „Casino" w Sopocie, które — po dokonaniu niezbędnych przeróbek — pomieściłyby odpowiednią ilość słuchaczy. Może lepiej, idąc po linii projektów wicewojewody Gadomskiego, stworzyć przy przedsiębiorstwach fundusze kulturalne, z których zakupowanoby bilety do teatrów i na koncerty dla ludzi pracy.

Musimy sobie jasno uświadomić, że Filharmonia nie jest instytucją charytatywną i — jeśli ma egzystować — musi mieć wpływy kasowe, które by równoważyły jej budżet. Analogiczna propozycja „zamknięcia", skierowana np. pod adresem kolei państwowych, gdyż nie dają zniżek za okazaniem legitymacji związkowych, spotkałaby się — w najłagodniejszym ujęciu — niewątpliwie z kontrpropozycją, aby projektodawca poszedł do domu i zmierzył sobie temperaturę.

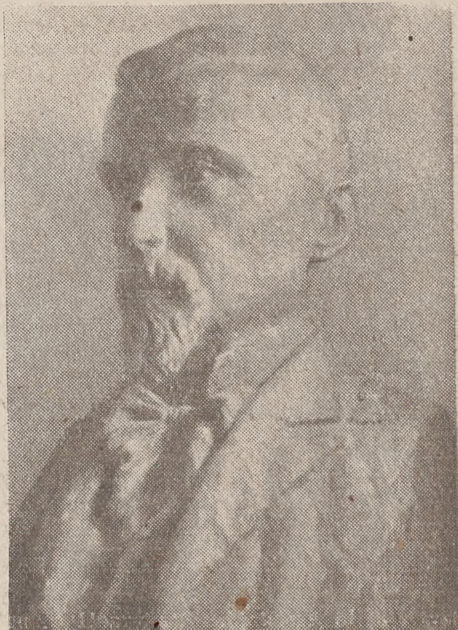
Tych kilka przykładów dobitnie świadczy o kompletnej niechęci zgłębienia jakiegoś zagadnienia kulturalnego przez Wybrzeżan, przy wydawaniu wiążącej decyzji, czy opinii. Pocieszającym objawem jest jednak to, że trudności, z jakimi musi walczyć Filharmonia Bałtycka, czy inna tej miary placówka na Wybrzeżu, wprawdzie są specjalnie wielkie, lecz spotyka się je raczej na tak zwanych niższych szczeblach hierarchii urzędowej. Im wyżej, tym lepiej.

Największą pomoc, i to pomoc, która zdecydowała o istnieniu Filharmonii okazał nam Premier Rządu Rzeczypospolitej. Może to dlatego tak się dzieje, że im bardziej z wysoka się patrzy, tym większą ma się perspektywę. A może po prostu jest to indywidualna cecha przykładania właściwej miary do właściwej rzeczy. W każdym razie obie koncepcje smutne by stawiały prognostyki przyszłości kulturalnej Wybrzeża, gdyby nie fakt, że jednak istnieje tu w pewnych ośrodkach pełen zrozumienia stosunek do spraw kultury, reprezentowany przez kierownictwa partii politycznych i poszczególnych władz administracyjnych oraz jak najlepsza wola O. K. Związków Zawodowych.

Wierzymy, że w oparciu o autorytet Rady Kultury i Sztuki na Województwo Gdańskie uda nam się rozwiązać w przyszłości skomplikowane zagadnienie udostępnienia dobrej sztuki dla jak najszerszych warstw pracujących. **Wierzymy,** że w naszej nowej rzeczywistości przestanie się traktować sztukę i artystów według przyzwyczajeń sanacyjnych.

Wierzymy wreszcie, że sam gatunek sztuki, rzuconej w najszersze masy społeczeństwa, zdoła powoli wykształcić smak artystyczny mieszkańców Wybrzeża i umożliwi im nie tylko odróżnić szmirę od sztuki, ale i nie dopuścić do zdeklasowania prawdziwie artystycznej działalności, przez otoczenie odpowiednią opieką tych przejawów kultury, które tej opieki są naprawdę godne.

Zbigniew Turski



Pomnik Henryka Sienkiewicza, dłuta artysty rzeźbiarza Stanisława Jackowskiego, przechowany w okresie okupacji przez Edmunda Śmierzchalskiego w Gdyni, będzie po raz drugi odsłonięty na Kamiennej Górze w dniu zwycięstwa pod Grunwaldem 15-go lipca br.

PRZEGLĄD PRASY

Przegląd naszej prasy periodycznej wykazuje, że duże zainteresowanie sprawami morza i Wybrzeża okazują przede wszystkim **„Arkona", „Odra", „Polska Zachodnia"** i **„Morze".** Inne czasopisma jedynie sporadycznie zamieszczają artykuły, poświęcone tym zagadnieniom. Traktowanie zagadnień morskich, jako sprawę interesującą jedynie pisma Wybrzeża, czy też pisma im poświęcone, jest moim zdaniem takim samym błędem, jak sugestionowanie „Odrze", że sprawy Ziem Zachodnich to zagadnienia tylko... regionalne. **Rola literatury, sztuki i publicystyki w wychowaniu morskim, którego tak bardzo nasz naród potrzebuje, powinna być uznawana nie tylko teoretycznie, lecz przede wszystkim w praktyce przez wszystkich.**

Na początku maja Tydzień Ziem Odzyskanych ściągnął na nie uwagę wielu czasopism, nie mówiąc o prasie codziennej. Nr 18—19 **„Polski Zachodniej"**, wychodzącej w Poznaniu, zawiera szereg ciekawych artykułów, spośród których na uwagę zasługują: szkic historyczny **Stanisława Wałęgi** o Słowińcach na Pomorzu Zachodnim, artykuł **Czesława Piskorskiego** o zachodniopomorskich zagadnieniach osiedleńczych, **Jana Grabowskiego** „Życie kulturalne na Mazurach", **Jerzego Pertka** „Polskie okręty walczą o Narvik", **Jerzego Modrzejewskiego:** „O nowe drogi dla ekspansji morskiej" oraz „Rugia bastionem Polski Piastowskiej".

Bydgoska **„Arkona"** w swym 6—7 n-rze zamieszcza **Władysława Dziewulskiego** fragment obszernej pracy historycznej o germanizacji Pomorza Zachodniego, tłumaczenia dwu wierszy **Aleksego Tołstoja** („Rugewit" i poemat pomorski „Borzywój"), studium **Jana Oki** o życiu wybitnego uczonego G. E. Grodka, pochodzącego z Gdańska. Zagadkę Arkony stara się wyjaśnić **Józef Modrzejewski,** zaś temat motywu morza w poezji kaszubskiej omawia **Andrzej Bukowski.** W dziale sprawozdań **„Arkona"** udziela dużo miejsca sprawom szczecińskim. Wśród ilustracji, poświęconych tym razem głównie Bydgoszczy, znajdujemy reprodukcję obrazu **Teodora Ziomka** „Wiosna nad Bałtykiem".



Orkiestra Symfoniczna Filharmonii Bałtyckiej. Przy pulpicie kapelmistrz Bohdan Wodiczko

Katowicka „Odra" utworzyła w ub. m. oddział redakcyjny w Szczecinie, co wskazuje na dalszy wzrost zainteresowania tego pisma sprawami polskiego morza i Wybrzeża. W n-rze 19-tym znajdujemy list **Zbyszko Bednorza** do knajpiarza szczecińskiego, jednego z „pionierów" Ziem Zachodnich, reportaż **Stanisława Telegi** pt. „W Szczecinie kwitną magnolie".

Majowy (piąty) nr **„Morza"** przynosi ciekawy artykuł **Wandy Melcer** „Rozmowy w Szczecinie" wraz z reprodukcjami dokumentów historycznych, wykazujących polskość Pomorza Zachodniego i Szczecina. Poza tym w majowym n-rze organu Ligi Morskiej znajdujemy artykuł prof. **Władysława Kowalenki** o tajnym Instytucie Morskim, opowiadanie **J. R. Rąbcy** „Bursztyn", artykuł dyskusyjny **Jana Gajewskiego** na temat polskiej terminologii morskiej, fragment z powieści **J. B. Rychlińskiego** „Bitwa pod Oliwą", notatkę **J. Modrzejewskiego** o teatrze polskim w Gdańsku oraz dwa wiersze **Tadeusza Jantara** „Betty Law" i „Odpływ".

Lubelski **„Zdrój"** w swym 10-ym n-rze zamieszcza artykuł **Ireny Gumowskiej** o wielkich Gdańszczanach: Dantyszku, Keckermannie, G. Lengnichu.

Kazimierza Barnasia „List z Wybrzeża", zamieszczony w czwartym, kwietniowym n-rze krakowskiej **„Twórczości"** omawia życie kulturalne w Gdańsku, Gdyni i Sopocie. **„Odrodzenie"** w n-rze 22-im zamieszcza artykuł **Stefana Papée** o Bernardzie Chrzanowskim, „jednym z pierwszych odkrywców piękna w przymorskim krajobrazie". Sopockie **„Echa Borów Nadbałtyckich"** w n-rze 5-ym drukują dalszy fragment „Legendy o masztowej sośnie" **Janusza Stępowskiego.**

Wydawany w Poznaniu **„Przegląd Zachodni"** zamieszcza notatkę **Mariana Pelczara** „365 dni pracy Gdańska", poświęconą wynikom odbudowy tego miasta oraz artykuły dyskusyjne prof. **Zygmunta Wojciechowskiego i Witolda Taszyckiego** w sprawie uniwersytetu w Toruniu, Gdańsku i Szczecinie.

Organ Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego **„Ziemia"** zamieszcza w n-rze 1—2-im artykuł **Mieczysława Orłowicza** o ziemiach odzyskanych.

W pierwszym n-rze nowego dwutygodnika pt. **„Warszawa"** ukazała się odpowiedź **Marii Dąbrowskiej** na artykuł Jana Kotta „O laickim tragizmie". Jest on jeszcze jednym dowodem, że „sprawa Conrada" należy do najbardziej dyskutowanych tematów naszej powojennej literatury.

„Sprawa morza — również sprawą chłopską", czytamy w artykule wstępnym tygodnika **„Chłopi"** (Warszawa, nr 20), w n-rze 21-ym **„Wsi"** zaś znajdujemy wspomnienie **Antoniego Pipera** z ostatnich dni okupacji na Helu. Drugi (majowy) nr **„Marynarza Polskiego"** w Gdyni poświęcony jest przede wszystkim marynarce wojennej i jej zagadnieniom.

Regionalizm kaszubski znajduje dla siebie więcej miejsca jedynie na łamach wejherowskiej **„Zrzeszy Kaszëbskô" (Henryk Kreft:** „Ziemia Bytowska", **Leon Roppel:** „Wpływ „wejherowski" w kaszubskim ruchu regionalnym", **Klemens Derc:** „Krótka historia miejscowości powiatu morskiego", **Franciszek Treder:** „Z historii koszykarstwa kaszubskiego", **Brunon Richert:** „Praca misyjna Ottona z Bambergi na Kaszubach").

W prasie krajowej znajdujemy często przykłady, jak nie należy pisać o morzu. Czytamy czasem, że z Jastrzębiej Góry widać... Gdynię („Życie Warszawy"), albo też odkrywamy istnienie parowców motorowych (I. K. P.).

Edward Martuszewski

Treść 4-go numeru

S. Szymborski: „Związek Miast Morskich". **J. Staszewski:** „Odkrycie Bałtyku". **W. Kowalenko:** „Bałtyccy Słowianie w średniowieczu". **A. Gołubiew:** „Decyzja" (fragment powieściowy). **J. B. Rychliński:** „Rajtar o marynarzach" (fragment powieści). **M. Brandys:** „Górne i chmurne lata Gdańska". **L. Roppel:** „Kaszuby w anegdocie". **Pienlów Tona:** „O powstaniu Kaszub i pierwszego Kaszuby". **J. Dobraczyński:** „Literatura znaczy granice". **E. Fiszer:** „Przejazdem w Słupsku". **B. Kuźmiński:** „Bandera bez ojczyzny". **W. Kiszkis:** „Stutthof przed sądem". **Z. Wróbel:** „Instytut Zachodni". **E. Martuszewski:** „Instytut Bałtycki". **A. Altschiller:** „Pasażerowie na morzu". **A. Odnowa:** „Na szlaku marynistyki". **J. Kuropatwiński:** „Z Państw. Szkoły Morskiej". **M. Des Loges:** „Biblioteka Miejska w Gdańsku".

Utwory poetyckie: **F. Fenikowskiego:** „Nad Odrą", **Or-Ota:** „Pieśń o Morzu Polskim", **S. Mioduszewskiego:** „Przybycie" i **W. Wirpszy:** „Gdańska mgła".

Poza tym, wiadomości pt. „Kultura i Sztuka na Wybrzeżu". W dziale kronikarskim, sprawozdanie z ciekawszych wydarzeń pt. „W przekroju miesiąca" oraz przegląd prasy.

Z życia Państw. Szkoły Morskiej

NASZ STATEK

Przed prawie pół rokiem witaliśmy w porcie na Oksywiu nasz statek szkolny „Dar Pomorza", powracający z sześciotygodniowego pobytu w Szwecji, gdzie było mu dane szczęśliwie przetrwać zawieruchę wojenną. Dziś my, uczniowie PSM, pracujemy i uczymy się na jego pokładzie.

W czasie pobytu w Szwecji na statku przebywało stale pięciu ludzi załogi. Robotnicy do prac konserwacyjnych (przeważnie Polacy) dochodzili z lądu i pracowali tylko okresowo. Statek był jeden raz dokowany, część podwodna oczyszczona z rdzy i pomalowana. Prócz kadłuba, także i takielunek, zarówno stały jak i ruchomy, był przez cały czas wojny otoczony pieczołowitą opieką załogi.

Od października ub. r. dalsze roboty konserwacyjne i częściowy remont statku przeprowadzała stocznia w Gdyni. Usunięto część dotychczasowej instalacji centralnego ogrzewania wodnego. Zastąpione ono będzie instalacją grzejników elektrycznych. Przejrzano rurociąg zenzowy i częściowo wymieniono — sanitarny. Ostatnia wreszcie praca, jaka spoczęła na załodze, to całkowite „uzbrojenie" statku po okresie zimowym. Uczniów PSM poza nauką czekają obecnie takie roboty, jak malowanie kadłuba, międzypokładu, czyszczenie zenz, skrobanie i opukanie rej, malowanie want.

Przed wojną uczniowie, zanim zostali przyjęci, przechodzili okres praktyki na statku, tak zwany okres kandydacki, albo kurs wstępny. Powojenne warunki, wymagające szybkiego dostarczenia wielu oficerów Marynarce Handlowej, zmusiły jednak Dyrekcję Szkoły do rozpoczęcia nauki w okresie, gdy statek szkolny nie był jeszcze zdolny do przyjęcia uczniów, ani nie było na to odpowiednich środków. **Obecnie praktykę odbywa się wspólnie z nowymi kandydatami, którzy rozpoczną naukę już normalnie, tj. od praktyki.**

Od 16-go ub. r., tj. od chwili zakończenia pierwszego okresu nauczania na I kursie, „Dar Pomorza" posiada pełną załogę, złożoną z uczniów PSM. Według dotychczas ustalonego planu, pozostanie on do dnia 15-go czerwca na redzie gdyńskiej — w tradycyjnym miejscu pod Kamienną Górą. **Dn. 15-go bm. uda się do Sztokholmu w celu przeprowadzenia demagnetyzacji, skąd, na Święto Morza, do Szczecina.** Po zakończeniu uroczystości **statek powróci do Gdyni, gdzie wyokrętowani zostaną uczniowie wydziału mechanicznego, a zaokrętowani zostaną kandydaci, którzy w pierwszych dniach lipca złożą egzaminy wstępne.**

„Wielka podróż" „Daru Pomorza" trwać będzie w okresie br. około 90 dni, z czego 60 na morzu, 30 w portach. Projektowana trasa: — Gdynia — Kopenhaga — Plymouth — Gibraltar — Marsylia — Casablanca — Southampton — Goeteborg — Gdynia. Powrót do portu macierzystego przewidziany jest w końcu października.

Oczywiście, w podanym wyżej planie podróży mogą nastąpić zmiany, wywołane choćby pogodą, może on też ulec zmianie — jeszcze przed wypłynięciem — wskutek zarządzeń władz wyższych.

Statek spędzi zimę w porcie gdyńskim. Tradycyjna podróż zimowa nie odbędzie się w tym roku, z uwagi na konieczność szybszego niż przed wojną szkolenia, a co za tym idzie, z powodu braku czasu.

J. S. Kalwasiński

PIERWSI PO WOJNIE OFICEROWIE-MECHANICY

„Kto raz został marynarzem, pozostanie nim do końca życia" — powiada międzynarodowe przysłowie.

Tymi też słowami zakończył kpt. ż. w. Konstanty Maciejewicz - Matyjewicz swe krótkie dyrektorskie przemówienie na wzruszającej uroczystości zakończenia kursu teoretycznego na Wydziale Mechanicznym w PSM dnia 2 bm. Bo też w istocie, wielu z obecnych absolwentów, którzy rozpoczęli naukę jeszcze w latach 1938-ym i 1939-ym, mimo blisko 7-letniej przerwy, pomimo tego, że wielu z nich ukończyło w międzyczasie inne wyższe studia (np. jeden z nich zdobył dyplom lekarski, dwaj inni odbyli studia rolnicze, jeszcze inni handlowe), mimo olbrzymich też trudności materialnych — wielu z nich powróciło na morze, do umiłowanej pracy, do tego, co ukochali swą pierwszą, młodzieńczą miłością. Na ojczysty Bałtyk, na polskie Wybrzeże, na Polskie Morze.

Teoretyczny kurs Wydziału Mechanicznego ukończyli w bież. roku następujący uczniowie: Burdecki A., Borkowski E., Borowski E., Komocki W., Konieczny H., Nowakowski L., Matuszewski T., Rokiciński Z., Skrzypiński J., Szczepański L., Polański J., Kojzar St., Michalik J., Zopoth J. — **Eksterniści:** Banaś A., Dziduszko St., Galecki A., Kossakowski W., Kranc T., Orzegowski Cz., Połtyn Z., Wagner A.

Absolwentom, redakcja „Wiatru od Morza" składa tą drogą gratulacje i serdeczne życzenia owocnej pracy w służbie dla Polskiego Morza. **Jan Kuropatwiński**

NOTATKI SPORTOWE

W ostatnim miesiącu nasze sekcje sportowe mają do zanotowania kilka własnych spotkań towarzyskich, przede wszystkim jednak udział naszych uczniów w imprezach sportowych, jakie miały miejsce w Szczecinie w dniach 13-go i 14-go kwietnia br. W ramach odbywających się tam wówczas zawodów, poprzedzających mistrzostwa Polski, uczniowie PSM J. Przenny i B. Rakowski startowali w sztafecie pływackiej 5 × 40 m, reprezentując m. Gdynię. Poza tym uczniowie ci grali w reprezentacji m. Gdyni w siatkówce.

Staraniem kierownika wychowania fizycznego odbyły się dnia 28-go kwietnia międzyszkolne zawody pływackie na pływalni PSM z udziałem ośmiu szkół średnich województwa gdańskiego. W punktacji ogólnej pierwsze miejsce zdobył zespół Szkoły Morskiej. Z osiągniętych wyników na szczególne wyróżnienie zasługuje wynik uzyskany przez ucznia PSM B. Rakowskiego w biegu na 40 m stylem dowolnym w czasie 24 sek.

W niedzielę, 5-go ub. m. nasi siatkarze i koszykarze byli gośćmi Liceum Budowy Okrętów we Wrzeszczu. Tym razem w rozgrywkach rewanżowych zwyciężyli „okręciarze" w obu konkurencjach — w siatkówce 2:1, w koszykówce 16:23.

Od marca nasi lekkoatleci trenują na boisku. Biegacze ćwiczą pod okiem kolegi Wojciechowskiego, który w 1939-ym r. zdobył mistrzostwo Pomorza w biegu na 400 m w czasie 52,4 sek. Miotacze osiągają już w rzucie kulą 11,70 m, w rzucie dyskiem — 35 m, w rzucie zaś oszczepem — 45 m.

J. S. Kalwasiński



Po wykładach

Centralny Ośrodek Morski w Postominie

Jednym z Ośrodków Ligi Morskiej jest Postomin pod Słupskiem. Już wiosną zeszłego roku grupa żeglarzy ligowych w poszukiwaniu odpowiedniego miejsca na założenie Ośrodka zwróciła uwagę na to miasteczko, leżące nad otwartym morzem — okolone lasami, z portem, posiadającym dwa baseny. Liga wybrała gmach na wschodnim krańcu miasteczka i przygotowała go na przyjęcie uczestników kursu.

W lipcu ub. roku odbyło się otwarcie Ośrodka. Otrzymał on oficjalną nazwę: Centralny Ośr. Morski Ligi Morsk. w Postominie. Otwarto go równocześnie z **kursem żeglarskim** dla 95 osób. Po nim nastąpił **kurs rybacki,** który trwał do grudnia. Warunki finansowe zmusiły Ligę przerwać szkolenie w okresie zimowym.

Początkowym założeniem w tegorocznym sezonie było masowe przeszkolenie młodzieży. Jednakże brak instruktorów żeglarskich spowodował zmianę programu. Ośrodek w Postominie **nastawia się obecnie na szkolenie kadr instruktorskich,** z których część po ukończeniu kursów miesięcznych przejdzie na śródlądzie, część zaś pozostanie w ośrodkach morskich. W związku z tym na kursy będą przyjmowani tylko zaawansowani: uczestnicy kursów zeszłorocznych, letnich i zimowych, ze śródlądzia lub ośrodków morskich, względnie posiadający stopień żeglarski sprzed wojny.

Pod fachowym kierownictwem instruktorów żeglarzy przejdą oni teoretyczne i praktyczne przeszkolenie z nawigacji, szkutnictwa oraz rybackie, otrzymując skondensowaną wiedzę o morzu. Przybycie do Postomina jachtu „Generał Zaruski" (71,5 BRT, ożeglowanie 325 m kw., 33 koje), oraz jachtu „Dar Żoliborza" (o pojemności około 30 BRT, ożaglowaniu 180 m kw. i z 12-ma kojami), daje dużo możliwości przeszkolenia praktycznego na pełnym morzu.

W lipcu i sierpniu br. przewidziane są dwa kursy miesięczne. Jednym z warunków przyjęcia na kurs jest dobra kondycja fizyczna, gwarantująca zdolność pracy na morzu.

W obecnej chwili komenda Ośrodka czyni już przygotowania na przyjęcie adeptów sztuki żeglarskiej. Kwatery, aprowizacja (dość ciężki problem), sprzęt i tabor — są to sprawy, wymagające dużego wysiłku organizacyjnego. Mamy jednak nadzieję, że w momencie rozpoczęcia pierwszego, letniego kursu nic nie zahamuje zaprawy ćwiczebnej w Centralnym Ośrodku Ligi Morskiej w Postominie.

Władysław Zawidzki

W przekroju miesiąca

W miesiącu kwietniu polscy rybacy złowili 1.638.550 kg ryb czyli o 228.618 kg więcej niż w marcu. Chociaż brak jeszcze dokładnych danych, można już stwierdzić, że połowy w maju były znacznie lepsze. Cena dorsza w miastach Wybrzeża spadła na 10 zł za kg w hurcie. Wysokość naszych połowów uwydatnia porównanie ich z ilościami ryb importowanych. W kwietniu sprowadziliśmy z Danii 240.000 kg, zaś ze Szwecji 315.015 kg ryb oraz 142.000 kg konserw rybnych w ramach dostaw UNRRA. 44 polskie wędzarnie przerobiły w kwietniu 300 tys. kg ryb oraz wyprodukowały 23.000 kg konserw rybnych. 11-go maja statek „Drottning Victoria" zabrał **pierwszy transport** wędzonych łososi (953 kg.) **dla Danii** w zamian za śledzie.

5-go ub. m. zawarta została umowa między GAL-em i Zjednoczeniem Stoczni Polskich w związku z budową następujących statków: 6 węglo-rudowców po 2.500 ton, 2 motorowce drobnicowe po 800 ton, 2 trampowce parowe po 4.500 ton oraz 4 holowniki o 450 KM.

8-go ub. m. otwarta została regularna komunikacja na odcinku Hel—Gdynia, obsługiwana przez holownik „Żuraw". Dnia 9-go odpłynął na Maltę z ładunkiem cementu s/s „Narocz". **W portach polskich pojawiły się w maju dwie nowe flagi.** 14-go wszedł do portu gdańskiego **holenderski „Oesterbrock"** z fosforytami, zaś 22-go ub.m. do tegoż portu zawinął po węgiel **francuski statek „André Tomme"** z Hawru. Dnia 19-go ub. m. do Gdyni przybył pierwszy polski trawler rybacki „Castor", zakupiony w Anglii przez towarzystwo rybołówcze „Dalmor".

Dnia 21-go ub. m. **dzienny przeładunek węgla w polskich portach osiągnął rekordową cyfrę 10.170 ton.** W czerwcu rozpoczęła się w porcie gdyńskim budowa dużej chłodni rybnej.

Dnia 16-go maja z portu w Koźlu na Górnym Śląsku wypłynęły trzy pierwsze barki załadowane węglem. W ctery dni potem zaczął holować je, wraz z trzema innymi, holownik „Mickiewicz". **27-go maja pierwszy transport polskiego węgla Odrą wpłynął do portu szczecińskiego,** przebywając 600-kilometrową drogę w rekordowym czasie, jeśli się weźmie pod uwagę trudności i przeszkody, jakie przedstawiają dla żeglugi po Odrze zatopione barki, holowniki i wysadzone mosty. Pierwszy transport węgla drogą wodną przeznaczony jest dla miasta Szczecina i jako bunkier dla statków.

Uruchomienie żeglugi na Odrze jest związane z wydobyciem zatopionego taboru. Dotychczas wydobyto 2 holowniki i 6 barek od 150—500 ton pojemności. Spółka Żeglugi Polskiej na Odrze zakupiła poza tym 30 holowników rzecznych.

Dwie stocznie rybackie w **Świnoujściu** w szybkim tempie są odremontowywane. Podobnie jak stocznia w Nowym Warpnie i w Dziwnej przeprowadzają one już remont kutrów rybackich i łodzi motorowych. **Na wyspie Wołyń** uruchomiona została lokalna komunikacja kolejowa. W porcie szczecińskim władze polskie przejęły od władz radzieckich 18-piętrowy silos zbożowy pojemności 53.000 ton, na wyspie Łasztownia — część nabrzeża z bocznicą kolejową oraz fabrykę papieru z elektrownią o mocy 5.000 kilowatów.

Jak wykazuje statystyka, **do portu gdyńskiego po wojnie zawinęło już przeszło 1000 statków szwedzkich. Nasze porty wysłały po wojnie ponad milion ton węgla do Szwecji i mniej więcej tyle samo do Związku Radzieckiego.** Nasz eksport węgla drogą morską tylko w maju br. wyraża się cyfrą **480.000 ton,** to jest więcej niż w okresie drugiej połowy ubiegłego roku — od lipca do grudnia.

Port gdyński przyjął w maju 297 statków, port gdański 192 statki. Eksport w maju za pośrednictwem portów wzrósł o 30% w porównaniu z kwietniem, wyrażając się cyfrą 255.800 ton dla Gdyni i 256.112 ton dla Gdańska. **Import drogą morską w porównaniu z kwietniem powiększył się o 4,7 proc.** (Gdynia 134.691 ton, Gdańsk 136.452 ton). Tak więc w sumie Gdynia i Gdańsk w ubiegłym miesiącu przeładowały **783.055 ton.**

W maju do portu szczecińskiego przybyło 17 statków o ogólnej pojemności 44.312 NRT, wyszło zaś 18 statków, wywożąc 18.604 wysiedlonych Niemców.

Ilustracje w 5-ym numerze

Art.-fotograf Edmund Zdanowski—zdjęcia na str. 3, 13, 15 i 16. — Zdjęcia ze Stutthofu (str. 6) wykonane przez H. Śmierzchalskiego.

Redaguje: Kolegium redakcyjne. Red. Nacz.: Janusz Stępowski. Redaktor przyjmuje we wtorki i piątki od godz. 10—12.
Redakcja i Administracja: Gdynia, Mściwoja Nr 9, I. p. Telefon 222-60.

WYDAWCA: Spółdz. Wydawnicza „Czytelnik" Tłoczono w drukarni „Czytelnik" Nr 8. Gdynia, Mściwoja Nr 7. — W-01635